Essai – Chevrolet Corvette C7 Stingray Cabriolet : Le mythe américain sur 4 roues !

La Corvette, c'est plus de 60 ans d'histoire et une septième génération que nous étions impatients de découvrir. Chose faite avec un essai complet de la C7 Stingray en déclinaison Cabriolet. Voici les impressions de Wheels And You sur cette auto notable dans l'histoire de l'automobile américaine, voire globale.



- V8, essence, 6'162 cm^3
- 466 ch à 6'000 t/min
- 630 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 280 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 1'734 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'493 x 1'877 x 1'243
- Conso. mesurée : 13.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 282 g/km (G)
- dès CHF 103'100.-,mod. essayé: CHF 117'215.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, François Cuany

La Corvette, c'est LA voiture américaine de référence dont, depuis 1953, des générations aux lignes toujours élégantes et dynamiques se succèdent. Ces différentes versions étant conçues pour le marché US, elles ne sont pas toujours adaptées à nos contrées. Cependant, depuis la C6, et maintenant avec la C7, la donne change : l'icône du groupe GM veut conquérir l'Europe. Pour ce faire, le label "Stingray", inauguré en 1963 avec la présentation de la C2, est réintroduit. A l'époque, cette deuxième génération coïncidait avec le premier coupé Corvette, la légendaire Split Windows avec sa fameuse vitre arrière en deux parties.

Quant à la C7 Stingray Cabriolet qui nous a été confiée, elle existe bien évidemment une version Coupé, ainsi qu'en mouture ultra sportive badgée Z06, j'y reviendrai.



A l'extérieur

Les lignes de cette C7 Stingray ne laissent aucun doute sur ses origines. C'est une Corvette à 100% : un long capot nervuré, une ligne très dynamique et un arrière un peu plus massif avec des doubles phares qui font un clin d'œil aux précédents modèles. Impossible de manquer la quadruple sortie d'échappement centrale, presque too much, mais tellement dans l'esprit de la voiture, une Muscle Car dans toute sa splendeur !

En Cabriolet, le dessin est un peu moins racé, néanmoins l'ensemble demeure très homogène et relativement sportif. Pour moi, elle est aussi belle dans l'une ou l'autre des déclinaisons, même si ma préférence va au Coupé. A noter que, pour la première fois, la structure est identique pour les deux déclinaisons. La voiture ayant été initialement développée comme un véhicule découvrable, elle n'a pas besoin de renforts supplémentaires. Son poids le confirme, puisque le Cabriolet ne compte que 50 kg de plus que le Coupé.

Cette Corvette donne l'impression d'être immense, mais ce n'est qu'un effet visuel accentué par la position du poste de pilotage vers l'arrière. Vérification faite, elle fait la même longueur qu'une Porsche 911 (type 991), mais est légèrement plus large et dispose d'un empattement plus long.

Sur les flancs, un badge représentant une raie rappelle la dénomination Stingray, j'aime beaucoup. Il eût été dommage de ne pas exploiter un patronyme illuminant les yeux d'autant de passionnés d'automobiles. Je constate, tout au long de mon essai, que le mythe perdure, la Corvette est une auto à part sur laquelle les têtes se retournent.

Notre modèle d'essai est une édition spéciale appelée « Spice Red » arborant un combo couleur du plus bel effet. La carrosserie « Shark Grey » se marie parfaitement avec la capote rouge, « Spice Red » plus précisément. Sans être ma tasse de thé les jantes en aluminium poli, également spécifiques, s'intègrent bien à l'ensemble.





A l'intérieur

Autre particularité de cette version « Spice Red », les sièges arborent un cuir Nappa rouge du plus bel effet. Ce traitement est repris pour une bonne partie de l'habitacle. Là aussi, la combinaison avec la couleur de la voiture est vraiment réussie. Par ailleurs, les assises offrent un excellent confort, vous pouvez sans crainte avaler les kilomètres.

L’intérieur d’une Corvette, c’est un peu un cockpit d’avion de chasse, on se sent à l’aise avec toute l’instrumentation dirigée vers le pilote. La finition est, certes, en retrait des standards européens, mais la voiture présente d’autres atouts pour compenser ces quelques plastiques disgracieux.

Pour commencer, l’équipement est pléthorique. Là, rien à envier aux sportives de notre continent. Le système infodivertissement « Chevrolet MyLink » affiche un style particulier, un peu plus extravagant que dans nos habitudes. C’est aussi ça, les Etats-Unis, ce petit côté décalé et exubérant. Indépendamment de la présentation, l’interface est rapide et dispose de toutes les fonctions que l’on peut attendre. Détail fort pratique, l’écran du système peut s’escamoter et laisser place à un astucieux rangement « caché », vraiment très ingénieux. Je note encore l’excellent main-libre pour le téléphone. Même décapoté sur autoroute, vous pouvez passer vos appels sans souci.

L’affichage tête haute est également de très bonne qualité. Pas étonnant quand on sait que c’est GM qui appliqua pour la première fois cette technologie à l’automobile, en 1988 sur la Pontiac Grand Prix. Autre fonctionnalité très efficace : les caméras avant qui permettent de se parquer sans abimer le nez de cette belle Corvette.

Stricte deux places, la C7 Cabriolet dispose de 171 litres de volume de coffre. Ca suffit pour partir en week-end à deux, mais gare à trop de shopping.



Sous le capot

Parler d’une Corvette, c’est s’attarder sur sa mécanique. Ici, point de downsizing ou autre rajout de turbo, la belle américaine dispose d’un bon gros V8 de 6’162 cm^3 ! Ce dernier développe 466 ch à 6’000 t/min pour un couple camionesque de 630 Nm à 4’600 t/min, de quoi attiser mon impatience d’en prendre le volant.

J’imagine votre anxiété à l’idée de la consommation gargantuesque d’une telle

machine. Vous pouvez vous rassurer, car la moyenne mesurée sur les 1’100 km de mon essai se chiffre à 13.1 l/100km. L’ordinateur de bord annonce 11.8 l/100km et la fiche technique 12.3 l/100km en utilisation mixte. Rien de dramatique donc, notamment grâce à un système qui désactive quatre cylindres lorsqu’on roule en mode ECO. J’exploite bien sûr les autres modes, mais pour mes trajets quotidiens, cette configuration répond parfaitement à mes attentes. Je suis même gratifié d’un 7.6 l/100km sur l’ordinateur de bord lors d’un trajet Zurich – Lausanne. Un véritable chameau cette Corvette ! Cependant, l’auto est équipée d’une boîte automatique peu performante, j’y reviens dans un instant. Profitant de décapoter le plus souvent possible, il est aussi vrai que je privilégie un roulage cool à l’arsouille couteau entre les dents.

La boite de vitesse, une automatique à 8 rapports, ne valorise absolument pas le tempérament de cette Corvette. Son fonctionnement peut paraitre suffisant lors de franches accélérations, mais lorsqu’il faut relancer la voiture dans le sinueux, c’est une catastrophe. Même en exploitant les modes Sport ou Track, c’est peu efficace. Franchement dommage, tant cette Corvette dispose d’un moteur et d’un châssis exceptionnels.

Grâce au garage Guex à Bremblens, j’ai la possibilité de faire un petit bout de route avec une C7 Coupé à boite manuelle 7 rapports. La différence est énorme, on a là une véritable bête de course qui ne demande qu’à rugir. L’embrayage est ferme, la commande de boite très précise, c’est un régal à conduire. Pour moi, aucun doute, si vous voulez une vraie sportive, il faut opter pour la transmission manuelle. A cette occasion, j’essaie aussi une Z06 dont le V8 développe 659 ch pour un couple de 881 Nm. Un missile sol-sol à ne pas mettre entre toutes les mains. Malheureusement, ou peut-être heureusement pour mon permis, cette Z06 est équipée en boite automatique, ça casse ses performances. Je n’ose donc pas imaginer ce que ça doit être en boîte manuelle… Sensations diaboliques garanties et, surtout, expérience unique, puisqu’aujourd’hui il n’y a quasiment plus de super sportive disponible avec une boîte manuelle, qui reste pour moi le summum du plaisir de conduite.



Au volant

Passons sur le fait que je n'aime pas la boîte automatique et décortiquons le plaisir au volant de cette Corvette.

Voyons la mise à feu du V8, dont la sonorité se doit d'être à la hauteur d'une Muscle Car. C'est bien le cas grâce à l'échappement Performance inclut dans le pack Z51, même si j'en eus aimé encore plus. Mais il faut le juste compromis qui ne rende pas l'auto pénible à utiliser. D'autant plus que cette C7 peut vraiment se rouler au quotidien comme une simple 911. Je dis ça car, comparativement à la Corvette, il faut admettre que l'allemande paraît un peu banale. A conduire, c'est tout aussi facile, confortable, performant et j'en passe. Pourquoi alors s'en priver et la sortir seulement le week-end ?

Certes, il faut un léger temps pour s'accoutumer à l'immense capot moteur, mais une fois habitués, vous pourrez vous aventurer partout. Grâce à sa mécanique souple, la voiture est facile dans la circulation urbaine, voilà peut-être un des seuls atouts de cette transmission automatique qui rend l'auto plus docile. Les longs trajets ne sont pas un souci non plus, que ça soit avec ou sans le toit. Capote fermée, l'isolation est excellente.

Voyons maintenant si l'armada de chevaux et le potentiel sportif sont à la hauteur de mes espérances. Pour l'Europe, le constructeur équipe en série toutes les Corvette avec le pack Z51. Il se compose notamment d'une suspension à technologie Magnetic Selective Ride Controle, du Performance Traction Management, d'un différentiel électronique à glissement limité, du système de freins performance Z51, etc. Plus de doute, la sportivité et l'efficacité sont bien au rendez-vous, dommage que je ne puisse tester la voiture sur un circuit.

L'excellente conception de l'auto et son super châssis offrent un comportement routier exceptionnel. Cette Corvette vire à plat et avale les courbes sans rechigner, on est bien loin des grosses américaines juste bonnes pour des runs en

ligne droite. La C7 Stingray ayant été conçue pour être un cabriolet, l'absence de toit rigide ne péjore en rien ces bonnes aptitudes.

Pour exploiter de manière optimale les ressources, la C7 dispose d'un sélecteur de modes qui agit de manière électronique sur les différents paramètres de la voiture. Cinq modes sont disponibles : Weather (en cas de routes mouillées), ECO, Touring, Sport et Track. Il y a bien quelques différences mais ce n'est franchement pas flagrant, notamment avec un cabriolet invitant à cruiser plutôt qu'à attaquer.



Verdict

Une Corvette est un mythe et la rouler procure des sensations uniques, le tout pour un prix relativement accessible compte tenu des performances et du plaisir qu'elle distille. En effet, les tarifs débutent à CHF 100'000.- pour le Cabriolet et CHF 94'900.- pour le Coupé. Pour notre « Spice Red »il faut compter CHF 112'115.- avant les quelques options. Dans tous les cas, avec un équipement déjà très bien fourni de série, l'addition finale est bien moindre en comparaison de la concurrence européenne, Porsche 911 en tête.

Alors pourquoi n'en croisons-nous pas davantage sur nos routes ? Sans doute l'image des voitures allemandes a-t-elle plus de valeur pour bon nombre de conducteurs, sensibles à l'effet produit sur leurs voisins ou collègues. Heureusement, il y a quand même quelques véritables passionnés qui sauront

opter pour une voiture au rapport prix/plaisir imbattable et disposant en plus d'une ascendance légendaire. Alors, si pour vous aussi l'histoire d'un badge à plus d'importance que sa valeur, je vous invite à découvrir cette Corvette C7 Stingray !



Prix et options – Corvette C7 Stingray Cabriolet Z51 « Spice Red Special Edition »

Z51 Package : CHF 0.-
(Magnetic Selective Ride Control, Performance Traction Management, Système d'échappement Performance bi-mode, Différentiel électronique à glissement limité, Système de freins performance Z51, Système d'huile – Carter sec, Refroidissement de la transmission, Circuit de refroidissement de la boîte, Jantes alliage polies Motorsport (avant 19×8.5J ; arrière 20×10.0J))

Paquet intérieur 3LT : CHF 0.-
(Garniture des sièges en cuir Nappa perforé rouge avec empiècement en microfibre suédée (sièges, portes, tableau de bord) et pack Garniture intérieure supérieure en suède, Pack mémoire (sièges et rétroviseurs du côté conducteur), Sièges conducteur et passager chauffants et climatisés, Système audio BOSE haut de gamme – Surround Centerpoint avec 10 haut-parleurs et technologie AudioPilot de compensation du bruit, Système antivol – antidémarrage électronique et alarme sonore, Affichage tête haute couleur, Curb view caméras front)

Climatisation automatique bi-zone avec réglages séparés pour le passager : CHF 0.-

Airbags frontaux et latéraux : CHF 0.-

Capote à commande électrique avec télécommande : CHF 0.-

Étriers de freins peints en noir : CHF 0.-

Chevrolet MyLink avec écran multi-tactile haute définition en couleur de 8 pouces : CHF 0.-

Pack Intérieur finitions carbone : CHF 1’100.-

Peinture « Shark Grey » métallisée : CHF 900.-

Boîte de vitesses automatique à 8 rapports avec palettes au volant : CHF 3’100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 117’215.-</u>



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Cadillac et Chevrolet Europe pour le prêt de cette Corvette C7 Stingray Cabriolet.

Merci également au Garage Guex SA pour le prêt des Corvette C7 Coupé boite manuelle et C7 Coupé Z06, ainsi qu’à Célimène L. pour sa participation à la séance photos avec sa splendide Corvette C2 Stingray « Split Windows » de 1963.







A lire aussi

Essai – Chevrolet Camaro : La sportivité vue de l'Amérique

Nouveauté – Chevrolet Corvette Z06

Nouveauté – Chevrolet Corvette Stingray Convertible

Présentation – Chevrolet Spark EV

Nouveauté – Chevrolet Corvette Stingray (C7)

Genève 2012 – Chevrolet Concepts Code 130R et Tru 140S

Présentation – Chevrolet Concepts Code 130R et Tru 140S

Nouveauté – Chevrolet Volt

Chevrolet Mi-ray









Wheels-And-Vo