

À raison de trois ou quatre essais par mois depuis quelques années, cela en fait des voitures qui sont passées dans nos mains. Mais cette Camaro SS est certainement l'un des essais qui nous a le plus submergé de sensations et cela, en respectant les limitations de vitesse.

En effet, déjà au ralenti, le V8 de 6 litres de cylindrée vous plonge dans l'univers magique des "muscle cars". Il faut avouer que cet exemplaire aimablement prêté par TTCARéunion a été équipé par son propriétaire d'une ligne d'échappement sport et d'une boîte à air en carbone et que le modèle "stock" est paraît-il un peu plus discret au ralenti (mais tout aussi expressif à l'accélération). C'est donc les vitres ouvertes et l'auto-radio éteint que nous avons tout d'abord essayé cette

merveille, avec de courtes mais franches accélérations, juste pour s'en mettre plein les oreilles.

Avec la monture de pneus d'origine, de magnifiques Pirelli P Zéro largement dimensionnés (245/45 ZR20 à l'avant et 275/40 ZR20 à l'arrière), ça colle bien au bitume et l'accélération ne fait que vous enfoncer au fond des confortables sièges baquets (en cuir et réglables électriquement).

Mais on n'achète pas une voiture juste pour faire vroom-vroom et épater la galerie —quoique, le cruising est un art...— aussi avons nous pris la Route des Tamarins. C'est là que nous avons apprécié la carrosserie sculpturale de cette Camaro, qui présente très peu de surface vitrée, ce qui, outre l'esthétique, a pour avantage de pouvoir continuer à rouler vitres ouvertes sans courants d'air désagréables

dans l'habitacle. Celui-ci est un vrai cockpit d'avion, très enveloppant, avec une multitude de cadrans pour surveiller la bête: température d'huile, pression d'huile, débit de l'alternateur, etc.

Car c'est une voiture destinée, avant tout, aux passionnés de belle mécanique. Mais c'est également une voiture moderne, avec tout le confort auquel on est habitué: tableau de bord en plastique moussé, climatisation, sono de qualité, vitres électriques, radar de recul, rétroviseurs électriques, volant multifonctions, commandes vocales, etc.

Attention, bien que cette Camaro SS soit exactement le modèle que l'on voit dans Transformers III (sauf que Bumble Bee est jaune avec des bandes noires), cela reste une voiture et elle ne se transforme pas en autobot! Bon, il faut quand



Les deux compteurs ronds enchâssés dans des bords carrés sont une référence incontestable aux modèles des seventies.



Coffre généreux, pour une sportive.



Des instruments de bord délicieusement vintage et le pack de jantes typique au bas de la console centrale.

À voir son allure aux lignes rétro, il va de soi que son but est de charmer les nostalgiques du temps.

Eh oui, aussi surprenant que cela puisse paraître, cette "muscle car" 100% US, qui délivre 400 chevaux aux roues arrière et est taillée comme un top model coûte moins de 60 000 euros, clefs en main à La Réunion. Aucune sportive européenne disponible sur le marché local n'en offre autant... Cette performance, on la doit à Yohann Chopin et son associé Nicolas Lépinay de TTCARéunion.

Chevrolet Camaro SS

Rapport qualité/prix imbattable

Photo prise rue de la Plage à l'Étang-Salé.

même avouer qu'à 110 km/h sur la Route des Tamarins, on s'ennuie un peu dans cette Camaro —trop confortable?— et que jouer avec l'autoradio ou l'ordinateur de bord est alors un bon moyen de résister à la furieuse envie d'enfoncer la pédale d'accélérateur pour vérifier si elle atteint bien les 250 km/h annoncés. En tous cas, c'est sûr: la Camaro est une voiture sportive très confortable et avec laquelle les long trajets ne posent aucun problème.

Reste les petites routes, où les conducteurs sportifs attendent la Camaro au tournant. Compte-tenu de son gabarit XXL (4 836 mm de long, 1 918 mm de large), de son poids (1746 kg à vide) et du fait que ce sont une propulsion, eh bien, à notre humble avis d'essayeur, la Camaro s'en sort haut la main. Renseignements pris, les Américains ont "européanisé" la suspension (plus dure). Et puis il y a l'ESP, qui corrige les excès de confiance, la direction, qui est extrêmement précise et permet de piloter au millimètre, et le freinage, confié à Brembo.

En résumé: la Camaro SS 2011 n'a plus rien à voir avec les "muscle cars" des années 70: elle a un

comportement routier que bon nombre de sportives européennes peuvent lui envier. La Camaro SS est disponible avec une boîte manuelle à 6 rapports mais elle est bien plus agréable à conduire au quotidien avec la boîte automatique. Là encore, celle-ci n'a plus rien à voir avec les boîtes autos des années 70: la Camaro SS 2011 est équipée d'une boîte auto à 6 rapports, avec des palettes au volant en mode manuel.

C'est la bonne surprise de cette musde car: c'est une voiture parfaitement adaptée à un usage quotidien. Même l'accès aux places arrière (car c'est une vraie 4 places) est relativement aisé. Quant au coffre, il est peut-être moins vaste que laissent supposer les dimensions extérieures de la voiture, mais il est largement suffisant.

Quant au prix de vente, il défie toute concurrence: moins de 60 000 euros de moins en mains Réunion. Ce n'est vraiment pas cher, compte tenu de ses performances, de sa qualité de fabrication et du fait que c'est ce soit véhicule de légende, dont la côte sur le marché de l'occasion restera élevée.

IDW



La Camaro nous propose un habitacle dont la qualité des matériaux et de la finition est excellente.

