



Corvette C6

La révélation

Préjugé : les voitures américaines renferment des moteurs puissants mais ne sont rapides qu'en ligne droite. Les voitures américaines flottent sur les routes comme d'immenses lits à eau. Les voitures américaines sont grandes, lourdes et dépassent toutes communes mesures, surtout à la station essence. Fait : Corvette prétend tout le contraire et a envoyé Autozine sur les routes avec la nouvelle C6. Ce fut une révélation.

La Corvette n'aurait pas pu tomber plus mal. Votre serviteur déteste l'arrogante politique de l'Amérique, ses normes et ses valeurs hypocrites, ses croyances bigotes et tout ce qui représente l'Amérique.

Donc, pour un essai sur Corvette, tous les stéréotypes étaient de sortie. On devait photographier la voiture dans un quartier pauvre avec des murs couverts de graffiti, et de préférence avec le logo fumant d'une chaîne de fastfood à l'arrière-plan. La voiture livrée pour l'essai aurait été rouge sang et décorée de flammes et de drapeaux américains.



La première prise de contact a permis de confirmer un préjugé : l'intérieur est conçu pour les hommes petits et bedonnants. Les Européens grands et élancés disposent de peu d'espace pour la tête et doivent incliner le siège en position pratiquement couchée pour pouvoir s'y asseoir. Les appuie-tête sont intégrés aux sièges et sont trop bas pour les conducteurs mesurant plus d'1m 80.

Le tableau de bord remis au goût du jour de cette nouvelle Corvette est truffé de plastique. L'intérieur de la Corvette ne dégage pas la finesse d'une voiture européenne. Si jamais le conducteur venait ne fut-ce qu'à penser à commettre une

erreur, un signal sonore dérangeant le rappellerait à l'ordre.



Première rencontre

Outre ce qui vient d'être dit, on arrête là avec les préjugés. La Corvette réussit à se distinguer positivement de ses concurrentes grâce à un beau compartiment à bagages. L'équipement est complet et l'électronique est absolument avant-gardiste. De nombreuses fonctions peuvent être activées à partir de commandes vocales. La Corvette fut la toute première voiture à proposer l'affichage tête haute et donc, pour cette nouvelle génération, les informations relatives à la vitesse, au régime ainsi que les indications du système de navigation sont également projetées sur le pare-brise. Ainsi, le conducteur peut garder les yeux en permanence sur la route en toute sécurité.



Les premiers kilomètres sont perturbants. L'assise est très basse et l'auto extrêmement large. On dirait que les routes sont subitement devenues plus petites! Le capot est tellement long que le conducteur a l'impression d'être assis à l'arrière du véhicule. Les courbes voluptueuses de la carrosserie permettent d'évaluer les dimensions de la Corvette. Les (trop) petits rétroviseurs ont un énorme facteur d'agrandissement, ce

qui requiert également un certain temps d'adaptation. La Corvette est tout à fait différente mais certainement pas plus mauvaise.

Comportement sur route

Très vite, le malaise fait place à l'appréciation. En Amérique, la Corvette est disponible selon trois exécutions mais seule la version sport a traversé l'Atlantique. Celle-ci a été dotée d'un châssis encore plus rigide et d'une direction encore plus directe. La C6 d'essai laisse constater une nette amélioration sur ce point. La direction, et surtout les sensations du conducteur, rivalisent désormais avec ce que nous proposent les fabricants européens réputés.



Il ne faut guère longtemps pour prendre de la vitesse et sentir le plaisir monter. La Corvette reste neutre très longtemps. Si on la provoque sciemment, elle a tendance à survirer (dérapage de l'arrière).



Ne sortez pas couvert

Chaque Corvette est décapotable pour une expérience encore

plus intense. Le hardtop transparent du coupé que nous avons reçu pour le test peut être enlevé et rentrer parfaitement dans le coffre (sans prendre toute la place disponible). Jusqu'à 60km/h environ, la Corvette décapotée est très confortable mais au-delà, le vent s'engouffre vers la lunette arrière dans un bruit assourdissant.

Celui qui aime rouler décapoté ferait mieux d'opter pour un cabriolet qui procure un plus grand sentiment de liberté et davantage de confort à ciel ouvert.

La bête est lâchée!

À l'image des voitures de sport américaines, on trouve sous le capot un énorme moteur conçu pour délivrer beaucoup de puissance dès les plus bas régimes. Lorsqu'on roule avec ce cyclone automobile, l'aiguille du compte-tours se complaît en bas de la graduation.

Un petit coup sur la pédale de gaz suffit à faire sortir la bête de sa cachette : elle se déchaîne dès les 2000 tours, et la Corvette expédie tous les coupés sport ultra rapides et les bicorps fougueux dans le bac à sable. La transition se fait avec tant d'aisance que la Corvette appelle une sensation supérieure qu'on ne retrouve vraiment que chez les meilleures sportives.

Le monstre

Mais... à partir de 4000 tr/m la bête se transforme littéralement en monstre. On dirait un dragon à quatre têtes qui laisse échapper la foudre et les éclairs par ses 4 tuyaux d'échappement. Le bruit du moteur est brutal et comparable au tonnerre comme seule une Américaine en est capable. Et, grâce au toit ouvrant l'expérience est encore plus spectaculaire.



La Corvette accélère avec la délicatesse d'un coup de pied dans le dos. L'accélération n'en finit pas : même à 200 km/h, on a l'impression que le reste de la circulation est immobile. La sensation s'arrête à une vitesse endiablée de 306 km/h!

Lorsqu'on lâche la pédale d'accélération, la voiture décélère brutalement comme si on avait vraiment appuyé sur la pédale des freins. Étant 250 kg plus légère que ses concurrentes, la Corvette et ses 437 chevaux offrent des performances absolument foudroyantes.

En blanc

Il ne s'agit pas d'une vulgaire Américaine mais d'une sublime voiture de sport dont on se délecte intensément. Tous les préjugés peuvent finir à la poubelle, comme toutes les idées d'illustration grotesques d'ailleurs. La couleur blanche, sans autocollant tendancieux, lui sied à la perfection. Cette voiture cadre parfaitement dans un environnement moderne où on l'a d'ailleurs photographiée pour cet essai. Finalement Corvette n'aurait pas pu tomber mieux : le conducteur du test débordait de préjugés en s'installant au volant et il en est sorti conquis!



Conclusion

Pas besoin de publicité, tout le monde connaît la marque mais, Corvette souffre énormément des préjugés en Europe. En faire plus ample connaissance permet de constater que tous ces préjugés sont tout à fait infondés. Les formes et la finition manquent bien du raffinement à l'Européenne, mais c'est tout. L'équipement, la tenue de route et les prestations sont irréprochables. C'est purement et simplement une voiture de sport qui offre une nouvelle expérience pleine de sensations à chaque fois!

L'idée que la Corvette est mieux que les autres voitures de sport est tout à fait personnelle. Un Anglais peut très bien sillonner les routes du pays à du 200 km/h mais ce sera empreint de courtoisie. Une sportive Italienne peut fendre l'air en flanquant une peur bleue à ses occupants mais ce sera avec style. Mais cette Américaine indomptable file dans une violence pure et brutale, et ça c'est divin pour une voiture!
(Ivo Kroone) ■



Technique

Corvette C6 6.2 Coupe automaat

Dimensions et poids

Longeur	444 cm
Largeur	184 cm
Hauteur	124 cm
Empattement	269 cm
Poids	1461 kg
Remorque	n.b.
Remorque avec frein	n.b.
Capacite carburant	68 l
Volume du coffre	634 l



Moteur et prestations

Cylindree	6162 cc
Cylindres/soupapes	8/2
Puissance	437 ch @ 5900 tr/min
Couple	585 Nm @ 4600 tr/min
Traction	achterwielen
Accélération 0-100 km/h	4,6 s.
Vitesse maxi	306 km/h
Conso mixte	13,4 l / 100 km
Conso urbaine	20,4 l / 100 km
Conso extra	9,2 l / 100 km
Emissions de CO2	317 Gr./km

Prix

Prix	70.450 €
Prix du modèle de base	66.850 €