

## Chevrolet Corvette



Photos: Jacky Morel

# La grande brute de Detroit

126

En ce temps-là, Ferrari et Mercedes régnaient au zénith, Jaguar jouait les brillants outsiders et Porsche venait tout juste de présenter une 911 dont personne ne prévoyait vraiment le destin exceptionnel. Bien entendu, il y avait d'autres belles voitures, chez Maserati ou bien chez Aston-Martin par exemple, mais tellement confidentielles que le grand public les connaissait à peine. Et puis, bien sûr, Ford avait présenté sa Thunderbird, un long cabriolet souvent crème et rouge, dont les enjoliveurs imitation Rudge étaient un triomphe du mauvais goût le plus cocasse. Alors, au sein de cet aréopage quelque peu disparate, que pouvait bien venir faire la General Motors ? Oui, d'accord, il y avait la Cadillac mais à part ça ?... Pourtant, un beau jour de 1964, la GM décida d'envoyer en France, juste pour voir, la plus puissante de ses Corvette d'alors... une Sting Ray de

*Une grande locomotive sans rails...*

### LA COTE DE L'EXPERT

*C'est « LA » sportive américaine avec toute la démesure de son style et de sa motorisation. La puissance à l'état brut, sans finesse... Très appréciées, les Chevrolet Corvette subissent, elles aussi, le contre-coup de leur succès. Importées massivement des Etats-Unis, les cours ont tendance à s'effondrer.*

*La cote de Christian Huet: 150 000 à 200 000 F. Tendance à la baisse.*

derrière les fagots que j'accueillis avec joie. Sting Ray... En bon français, cela signifie raie, le poisson aplati qui porte à la base de sa longue queue un dard venimeux. Une charmante bête, timide paraît-il, mais la voiture qui portait ce nom ne comptait certes pas la retenue parmi ses qualités premières. Châssis-caisson avec traverses en acier, carrosserie en stratifié de polyester moulé sous pression, on était loin des raffinements techniques d'une Ferrari mais, sous le capot, le spectacle était garanti animé. Huit cylindres en V à 90 degrés, 101 mm d'alésage, 82 de course et, par conséquent, une cylindrée globale de 5 359 cm<sup>3</sup> qui correspondait en France à une puissance

fiscale de 31 CV. Déjà, comme point de départ, c'était prometteur, mais la Sting Ray s'offrait par là-dessus un rapport volumétrique de 11 absolument insensé pour l'époque – le super du commerce était pourtant normalement digéré – et une injection mécanique qui venait, je crois, de chez Rochester. La boîte mécanique quatre vitesses était absolument inédite sur une voiture américaine vouée presque exclusivement aux Hydramatic et autres Torqueflite et, pour les raffinés, des poussoirs mécaniques marquaient un sympathique retour aux sources par rapport aux poussoirs hydrauliques qui, à l'époque, refusaient obstinément de monter au delà de 4 000 tr/mn sur la plupart des berlines US !

En revanche, le simple arbre à cames central et ses tiges de culbuteurs ne faisait pas très riche et le poids vérifié de 1 490 kg – dont 760 kg sur l'avant – faisait ricaner les amateurs éclairés qui pensaient aux 850 kilos d'une 250 Ferrari de la même époque. Pourtant, le moteur ne lésinait pas. Sa puissance atteignait en effet 375 ch SAE à 6 000 tr/mn et le couple maximal 48,4 mkg, au régime malheureusement assez élevé de 4 600 tr/mn ! Là encore, les habitudes américaines étaient balayées et la

puissance au litre de 70 ch constituait avec une telle cylindrée une très belle performance.

Au reste, il suffisait de tourner la clé de contact pour comprendre instantanément qu'il se passait des choses... Au ralenti, le bruit dégagé à froid par l'énorme masse tapie sous le capot tenait le milieu entre le cliquetis d'un duel des trois mousquetaires et le défilé d'un bataillon de fantômes écossais chargés de chaînes... Cela claquait, sifflait, tremblait, cliquetait, soufflait et pétaradait d'une incroyable manière, qui en disait très long sur les jeux de soupapes consentis à froid et aussi sur le croisement des cames, orienté exclusivement sur la puissance à haut régime !...

Au demeurant, la théorie se vérifiait au premier démarrage. En dépit de la cylindrée et de la puissance, le couple à bas régime était tellement faible qu'il était nécessaire d'emballer légèrement le moteur et de jouer de l'embrayage pour ébranler cette sorte de

### CHEVROLET CORVETTE STING RAY

● **Moteur:** Puissance fiscale 31 CV. Cylindrée 5 359 cm<sup>3</sup>. 8 cylindres en V 101,6 x 82,55. Injection d'essence. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 140 litres. Arbre à cames central commandé par chaîne. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Rapport volumétrique 11. Puissance maximale 375 ch à 6 000 tr/mn. Couple maxi 48,4 mkg à 4 000 tr/mn.

● **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

● **Châssis, suspension:** Caisson avec traverses. Suspension avant à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes avec ressort à lames transversal... Barre stabilisatrice à l'avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière.

● **Freins:** A tambour, hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction:** A circulation de billes.

● **Pneumatiques:** 185 x 15.

● **Carrosserie:** 1 490 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 3 595 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 70 ch. Rapport poids/puissance 3,9 kg/ch.



La silhou

grande locomotive comme un train à vapeur. Et, d'ailleurs, car la bête un peu calmée, la clarinette inquiétante. C'est s'extasier sur par cette mécanique de Ferrari-Ca Chaliapine... hard-rock à la rigueur, quel genre de Guerre des B Les chiffres, projectiles. L'mais, surtout mètres dépassés aussi bien ce l'embrayage genre de dé Cela étant, le Il faut savoir jusqu'à la ro malheureux traitement a tentaient par leur châtime un pneu de déchaper ! Je l'accorde poliment lais



# nde Detroit

Toute  
risa-  
s fi-  
Cor-  
up de  
des  
ffon-  
0 à

c joie.  
iffie  
se de  
ne  
la  
certes  
ières.  
ier,  
oulé  
ments  
Huit  
quent,  
nce

fiscale de 31 CV. Déjà, comme point de départ, c'était prometteur, mais la Sting Ray s'offrait par là-dessus un rapport volumétrique de 11 absolument insensé pour l'époque – le super du commerce était pourtant normalement digéré – et une injection mécanique qui venait, je crois, de chez Rochester. La boîte mécanique quatre vitesses était absolument inédite sur une voiture américaine vouée presque exclusivement aux Hydramatic et autres Torqueflite et, pour les raffinés, des poussoirs mécaniques marquaient un sympathique retour aux sources par rapport aux poussoirs hydrauliques qui, à l'époque, refusaient obstinément de monter au delà de 4 000 tr/mn sur la plupart des berlines US !

En revanche, le simple arbre à cames central et ses tiges de culbuteurs ne faisait pas très riche et le poids vérifié de 1 490 kg – dont 760 kg sur l'avant – faisait ricaner les amateurs éclairés qui pensaient aux 850 kilos d'une 250 Ferrari de la même époque. Pourtant, le moteur ne lésinait pas. Sa puissance atteignait en effet 375 ch SAE à 6 000 tr/mn et le couple maximal 48,4 mkg, au régime malheureusement assez élevé de 4 600 tr/mn ! Là encore, les habitudes américaines étaient balayées et la

puissance au litre de 70 ch constituait avec une telle cylindrée une très belle performance.

Au reste, il suffisait de tourner la clé de contact pour comprendre instantanément qu'il se passait des choses... Au ralenti, le bruit dégagé à froid par l'énorme masse tapie sous le capot tenait le milieu entre le cliquetis d'un duel des trois mousquetaires et le défilé d'un bataillon de fantômes écossais chargés de chaînes... Cela claquait, sifflait, tremblait, cliquetait, soufflait et pétaradait d'une incroyable manière, qui en disait très long sur les jeux de soupapes consentis à froid et aussi sur le croisement des cames, orienté exclusivement sur la puissance à haut régime !...

Au demeurant, la théorie se vérifiait au premier démarrage. En dépit de la cylindrée et de la puissance, le couple à bas régime était tellement faible qu'il était nécessaire d'emballer légèrement le moteur et de jouer de l'embrayage pour ébranler cette sorte de



La silhouette de la Corvette a subi maintes modifications dans le cours de son existence mais elle a toujours su impressionner les foules.

### CHEVROLET CORVETTE STING RAY

- **Moteur** : Puissance fiscale 31 CV. Cylindrée 5 359 cm<sup>3</sup>. 8 cylindres en V 101,6 x 82,55. Injection d'essence. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 140 litres. Arbre à cames central commandé par chaîne. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Rapport volumétrique 11. Puissance maximale 375 ch à 6 000 tr/mn. Couple maxi 48,4 mkg à 4 000 tr/mn.

- **Transmission** : Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

- **Chassis, suspension** : Caisson avec traverses. Suspension avant à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes avec ressort à lames transversal... Barre stabilisatrice à l'avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière.

- **Freins** : A tambour, hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

- **Direction** : A circulation de billes.

- **Pneumatiques** : 185 x 15.

- **Carrosserie** : 1 490 kg.

- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 3 595 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 70 ch. Rapport poids/puissance 3,9 kg/ch.

grande locomotive sans rails qui soufflait comme un taureau sait le faire avant de charger.

Et, d'ailleurs, il s'agissait bien d'une charge car la bête une fois ébranlée et l'embrayage calmé, la clameur du V8 devenait vraiment inquiétante. Oh, il n'était pas question de s'extasier sur l'agrément musical dégagé par cette mécanique d'enfer. Pas question de Ferrari-Caruso ou de Jaguar-Chaliapine... La Sting Ray, c'était du pur hard-rock avant l'heure, du Honneger à la rigueur, quelque chose qui préfigurait la Guerre des Etoiles et Alien !

Les chiffres ? Ils giclaient comme autant de projectiles. La vitesse ? Un bon 220 chrono mais, surtout, un 27 s 3/5èmes aux 1 000 mètres départ arrêté qui coupait le souffle, aussi bien celui du pilote que de l'embrayage, qui n'aimait pas tellement ce genre de débordements...

Cela étant, les chiffres, cela ne veut rien dire. Il faut savoir que ce déchaînement passait jusqu'à la route par l'entremise de deux malheureux 185/15 qui, martyrisés par le traitement auquel ils se trouvaient soumis, tentaient par tous les moyens d'échapper à leur châtimement. Et le moyen le plus sûr pour un pneu de clamer son désespoir, c'est de déchaper !

Je l'accorde, les Américains m'avaient poliment laissé entendre qu'ils ne pensaient

pas les pneus conçus pour soutenir longtemps des vitesses absolument impensables sur les routes américaines... Nous étions convenus d'un commun accord qu'il était préférable de voir grand, côté pression de gonflage. Trois kilos et demi ne paraissaient pas trop mais, manifestement, les pneus étaient d'un avis différent et les deux déchapages que je m'offris à plus de 200 furent assez spectaculaires, surtout si l'on songe qu'après la destruction successive de deux pneus, le conducteur le plus avisé se trouve généralement assez démuné...

De toute manière, la conduite à grande vitesse de la Sting Ray ne laissait guère de place aux états d'âme. Sèche comme les terres arides du Nebraska en septembre, la suspension coupait le souffle et permettait – involontairement – aux freins à tambour de refroidir entre deux "touch and go", le contact avec le sol n'étant qu'occasionnel. S'arrêter, il ne fallait donc pas trop y compter et, même en tirant comme un possédé sur le très joli volant cerclé bois verni, il valait mieux compter sur la seule puissance ainsi que sur une réelle maniabilité pour se tirer d'affaire. En quelque sorte, peut-être pas la voiture idéale pour un Directeur des routes mais un engin sauvage, un Mad Max de la route qui m'a laissé une impression inoubliable !



Le coupé est très évocateur mais il est permis de préférer un cabriolet fleurant bon la côte Ouest...