

# Born in the **USA**



Entre mythe et mauvaise réputation, les sportives américaines attirent les Européens autant qu'elles les repoussent. Pourtant, elles ne manquent pas d'arguments et préservent étonnamment bien leur valeur. Alors, pour démêler le vrai du faux, nous avons réuni trois exemples typiques de la philosophie "Made in USA". Faut-il se lancer sur les traces de Bullitt et Bumblebee ?

TEXTE **LOÏC BAILLIARD** PHOTOS **TOP'S CARS**



Baignés dans une culture américaine omniprésente, nous sommes confrontés en permanence aux différents mythes d'outre-Atlantique. Parmi ceux-ci, une vision de l'automobile bien particulière, portée par certaines icônes au pouvoir évocateur presque sans égal. Mustang, Charger, Camaro, Corvette ou Viper véhiculent des images de longues routes rectilignes traversant la Vallée de la mort, de rues pentues à San Francisco. Mais ces éclats de rêves bercés par les grognements gutturaux d'un V8 surdimensionné se frottent en Europe à une réputation catastrophique et une réglementation protectrice. Mauvaise qualité, châssis ancestraux ou consommations gargantuesques dissuadent nombre d'acheteurs européens de faire passer une Mustang du petit écran à leur garage. Si on ajoute à cela une importation aussi compliquée que coûteuse, on obtient un marché très particulier et difficile à explorer. Pourtant, il n'est ni impossible ni irrationnel de céder à la tentation d'une sportive américaine. Certes, leur réputation concernant la qualité des matériaux employés et la rusticité de leur châssis ne s'avère pas nécessairement infondée. Mais bon nombre d'entre elles offrent, même après le passage des douanes françaises, un rapport prix/plaisir/performances hors normes. Leur rareté et leur permanence dans l'inconscient collectif garantissent qu'elles resteront bien plus exceptionnelles qu'une Porsche 911 basique, pourtant largement plus chère. Et un achat intelligent peut devenir un investissement rentable à moyen terme. Pour vérifier quelques préjugés et vous aider à faire votre choix, nous avons réuni trois exemples d'américaines assez courantes en France : une Shelby GT500, une Chevrolet Camaro 2SS et une Dodge Charger SRT8. Sortez votre Stetson et vos santiags, nous partons pour les Etats-Unis. ■■■

# FORD MUSTANG SHELBY GT500 PONEY VENIMEUX

Lorsqu'on évoque les sportives américaines, un nom apparaît immédiatement : Mustang. Mythe absolu, elle poursuit sa carrière depuis plus de 50 ans. Alors que Ford importe pour la première fois officiellement la nouvelle génération en Europe, la précédente version reste attrayante à bien des points de vue, surtout après son passage dans les ateliers de Shelby.



Dans les années 60, Lee Iacocca, alors numéro deux de Ford, décide de lancer une voiture capable de séduire les baby-boomers. Inaugurant le genre des "pony-car", elle prend une direction différente des muscle-cars. Plus compacte, légère et abordable, elle doit séduire un large public en quête d'un engin fun mais accessible. Lancée le 17 avril 1964, la Mustang est un succès instantané et des milliers d'exemplaires envahissent les routes américaines dès

les premiers mois de commercialisation. Ford poursuivant son développement, la Mustang connaîtra des hauts et des bas, jusqu'à une quatrième génération malheureusement affadie. En 2005, le constructeur choisit de renouveler le modèle en suivant une recette alors à la mode : le néo-rétro. Ainsi, le cinquième opus remet au goût du jour le style du modèle originel. Si les lignes sont indiscutablement modernes, les clin d'œil à la Mustang 64 sont nombreux : optiques avant

intégrées à la carrosserie et légèrement en retrait d'une calandre rectangulaire proéminente, triples feux à l'arrière, carrosserie "fastback" avec une malle plate... Le dessin vieux de 40 ans est magnifiquement renouvelé. L'engouement est immédiat aux Etats-Unis où les versions de base (V6 de 210 ch) comme GT (V8 de 300 ch) se vendent à tours de bras. Pas moins de 170 000 exemplaires sont écoulés la première année ! Il faut dire que l'engin coûte seulement entre 25 000 et 30 000 \$ en

tarif de base... La Mustang a toujours été une auto fortement personnalisable, par les nombreuses options du catalogue ou grâce aux préparateurs. Parmi eux se trouve un partenaire historique de la marque : Shelby. Celui-ci s'associe avec la division "Special Vehicle Team" (SVT) de Ford en 2007 afin de proposer en sortie d'usine un modèle à la sportivité exacerbée : la GT500. L'idée ici est de fournir une préparation "clé en main", sans options (même si un pack SVT et un pack Performance seront proposés à partir de 2010) et disponible dans les concessions. Pour bénéficier d'un véhicule véritablement "à la carte", il faut donc se rendre directement chez Shelby et déboursier des sommes plus importantes. Une approche très exclusive qui signifie qu'à de rares exceptions près, la totalité des Shelby GT500 présente dans l'hexagone provient du catalogue. Dans un esprit classique des gammes américaines, chaque année-modèle verra les Mustang, dont la GT500, évoluer aussi bien physiquement que techniquement. De 500 ch en 2007, la version la plus méchante du coupé grimpera ainsi jusqu'à 662 ch en 2014. Par rapport à une GT V8 classique, notre GT500 de 2007 joue la carte d'une agressivité renforcée sans toutefois tomber dans l'exubérance des toutes dernières versions. Une sensation renforcée par le choix, typique en France, d'une carrosserie entièrement noire privilégiant la discrétion. On remarque tout de même le célèbre cobra dressé sur les flancs, symbole de Shelby, les bas de caisses et jupes latérales retravaillés ainsi que le capot perforé afin d'alimenter en air le compresseur gavant le V8 de 5,4 l. A bord, les matériaux accusent le poids des années et des faibles standards américains. Mais malgré les plastiques durs et les cuirs assez peu flatteurs, l'ambiance est unique. Quelque chose d'indéfinissable nous transporte immédiatement aux Etats-Unis. Les sièges larges mais enveloppants et le volant à trois branches typique y participent largement. Un tour de clé réveille le 8-cylindres dont la sonorité permet d'oublier le moindre défaut de la voiture.

Ici, comme sur beaucoup d'exemplaires, il grogne à travers un échappement en inox qui lui confère un cri rauque et métallique totalement envoûtant. Entre les deux sièges, le petit levier de vitesses aux débattements courts et aux enclenchements fermes commande une boîte à six rapports spécifique à la GT500. Les versions courantes de la même période peuvent pour leur part

## A BORD MALGRÉ LES PLASTIQUES DURS, L'AMBIANCE EST UNIQUE



## LA PREMIÈRE ACCÉLÉRATION FRANCHE EN SORTIE DE COURBE FAIT DÉCROCHER LA POUPE

opter pour une automatique ou une manuelle à cinq vitesses. L'embrayage hydraulique, ferme, a un point de patinage très haut. Malmené par le couple élevé (650 Nm !) du V8, il se révèle assez sensible. De mauvaises pratiques engendreront un remplacement prématuré, ce qui coûte environ 3 000 €. Prudence, donc. On décolle tranquillement afin de laisser la mécanique chauffer et de s'habituer

aux sensations étonnantes de l'engin. Clairement, le cruising est sa spécialité. Sur un filet de gaz, on profite des relances et des grondements du bloc sans se risquer à trop en demander au châssis. Puis une ligne droite permet d'ouvrir en grand et de réveiller le compresseur qui signale sa présence par des sifflements typiques. Collé au fond du siège et tenant fermement un volant qui rappelle que la motricité sur route humide ne tient qu'à un fil, on ne peut s'empêcher de sourire. Sur route, le freinage revu par Shelby est suffisant pour tempérer la bête, même si en usage intensif il constitue un point faible de l'engin. Reste donc le sujet qui fâche :

les trains roulants. Avec des jambes McPherson à l'avant et un essieu rigide à l'arrière, la Mustang ne se fait pas la porte-parole de la sophistication automobile. Sur la GT500, l'ensemble profite de réglages spécifiques, combinés à des pneus en 18 pouces à flancs bas (40 et 45) aux quatre coins. Le résultat est étonnamment sain. Clairement, la première accélération franche en sortie de courbe fait décrocher une poupe qu'aucune aide électronique ne vient rattraper. Mais lorsqu'on dose finement les mouvements de son pied droit, la Shelby permet d'atteindre un rythme très correct, même dans le sinueux. Un caractère qui ne s'obtient pas au sacrifice du confort. Malgré tout, elle subit la route et exige d'être

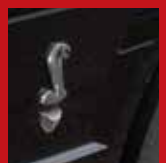
tenue fermement par son conducteur. Combien coûte cet engin si prodigue en sensations ? Une belle GT500 en occasion se trouve entre 45 et 50 000 € environ, mais la cote de la Shelby (surtout cette génération 2007-2009, plus recherchée) est en pleine ascension. Fiable, réclamant un entretien basique (à moins de faire de la piste), elle représente un placement-plaisir judicieux. Du côté des Mustang "de base", une V8 GT Premium permet de se faire plaisir pour un budget moindre (environ 30 000 €) avec une cote stable. Les séries spéciales (Bullitt, California Special ou Hertz), de vraies raretés prisées des investisseurs, verront leurs valeurs grimper très vite. Évitez simplement les modèles de 2005, sujets à de petits défauts (peinture qui cloque...), corrigés dès 2006. ■

## NOTRE AVIS



La Mustang, surtout en GT500, constitue une proposition atypique, pleine de défauts mais bourrée de caractère. Elle dispose d'un supplément d'âme rare chez les sportives actuelles. Ajoutez à cela des tarifs ayant une tendance à la hausse et vous obtenez un placement évident : on peut se faire plaisir le week-end durant quelques années puis revendre l'auto suffisamment cher pour rembourser son utilisation. Vous hésitez encore ?

### LES +



Caractère typique V8 ! Placement intéressant

### LES -



Réclame un apprentissage Pas vraiment raffinée Freinage moyen

# CHEVROLET CAMARO 2SS

# ONCLE SAM'SUFFIT

Relancée en 2010 après 8 ans d'interruption, la Chevrolet Camaro s'est réinventée de façon spectaculaire. De plus, elle a acquis un statut de superstar grâce à la franchise cinématographique *Transformers*. Mais faut-il l'acheter lorsqu'elle ne cache pas un robot extraterrestre ?



LA CHEVROLET MULTIPLIE  
AVEC SUCCÈS LES CLINS D'ŒIL  
À SON ANCÊTRE

Lors de la conférence de presse où est annoncée l'appellation "Camaro", le 28 juin 1966, un journaliste demande à des responsables de Chevrolet ce qu'elle signifie. Réponse ? "Un petit animal vicieux qui mange les Mustang". Le ton est donné. En septembre de la même année, le constructeur dévoile sa vision de la Pony Car. Le public l'adopte, mais avec moins de ferveur que pour la Mustang. Cela dit, près de 100 000 exemplaires de cette sportive sont écoulés dès 1967 : impressionnant. Comme sa concurrente chez Ford, la Chevrolet subit des modifications régulières puis évolue au fil des générations avec plus ou moins de succès jusqu'à son extinction en 2002. Mais, en 2006, GM révèle un concept de Camaro jouant lui aussi la carte du néo-rétro. Le succès est immédiat et Michael Bay adopte l'engin pour le rôle de Bumblebee dans le blockbuster Transformers l'année suivante. Étrangement, il faudra pourtant encore attendre jusqu'au premier trimestre 2009 pour que le concept devienne réalité. Pensant probablement surfer sur la reconnaissance apportée par le film, Chevrolet décide d'importer officiellement la Camaro en France à partir de 2011. Les versions de chez nous se reconnaissent par quelques détails spécifiques, dont des rétroviseurs plus grands, des feux arrière à LED et un échappement légèrement moins sonore. Vendue dans l'hexagone uniquement en version 2SS (432 ch) avec au choix une boîte automatique ou manuelle (à six rapports dans les deux cas), elle est pénalisée par des émissions importantes (plus de 300 g/km de CO<sub>2</sub>) et se vend de façon confidentielle. La marque Chevrolet ayant disparu dans l'Hexagone, la Camaro a retrouvé son statut d'import, avec un effet bénéfique pour les propriétaires : la cote remonte. Pourtant, la "Chevy" n'est pas exempte de reproches, même à l'arrêt. Vous souhaitez emmener des valises ? Elles ne passeront pas par l'ouverture, étroite, de la malle arrière et il faudra rabattre la banquette pour les glisser dans le coffre depuis le cockpit. Une fois les bagages chargés, on ne pourra que constater avec regret la qualité médiocre des matériaux de l'habitacle. Heureusement, celui-ci se révèle plutôt funky avec ses compteurs carrés et les quatre jauges sur le tunnel central. Et surtout, quelle gueule ! De son

museau en pointe à ses quatre sorties d'échappement, en passant par ses lignes tendues et sa surface vitrée réduite, la Camaro en impose. Comme sa concurrente de Dearborn, la Chevrolet multiplie avec succès les clins d'œil à son ancêtre. Notre exemplaire, habillé d'une robe jaune à bandes noires, attire de nombreux regards, tous empreints de sympathie. Mais l'américaine ne compte pas que sur son look pour séduire. Sous le capot de la 2SS (même en import, il s'agit pratiquement de la seule version présente en France) se trouve en effet un bloc de Corvette, le fameux V8 atmosphérique de 6,2 l annonçant 432 ch en boîte manuelle et 405 avec la boîte automatique (plus fréquente). Si on peut lui reprocher une sonorité trop feutrée lorsqu'il chante à travers un échappement d'origine, nombreux sont

destiné à la balade rapide. Elle égrène donc ses six rapports avec une certaine lenteur, gratifie parfois d'à-coups tandis que les palettes installées derrière le volant se contentent d'émettre des suggestions que l'automatisme décide ou non de suivre. Sur piste comme en conduite sportive, ce caractère impose de bien anticiper afin d'exploiter au mieux le potentiel de l'engin. Une paresse d'autant plus frustrante que le châssis de la Camaro semble aussi moderne qu'un A380 face à la rusticité de la Mustang. Elle profite en effet de suspensions indépendantes aux quatre roues qui s'accommodent étonnamment bien des départementales mal revêtues. Malgré une direction un peu fade et un poids élevé (1 755 kg annoncés), la Chevrolet permet donc



avec une certaine sérénité. En cas d'excès de confiance, un antipatinage à trois niveaux remet l'engin dans le droit chemin grâce à des interventions efficaces à défaut d'être discrètes. Enfin, le freinage, assuré par des étriers Brembo à quatre pistons mordant des disques ventilés, s'avère puissant bien que peu durand. Un défaut récurrent sur les américaines de ce type et qu'on ne contrera qu'en passant aux versions spécifiquement pensées pour la piste (Camaro ZL1, Mustang Boss 302, Charger ou Challenger Hellcat...). Finalement, après une GT500 brute et très analogique, la Camaro apparaît comme une intéressante solution intermédiaire. D'un côté, elle offre des sensations visuelles et

sonores typiques qu'elle combine à un V8 100 % Oncle Sam. De l'autre, elle se montre plus facile et abordable qu'une Mustang survitaminée. Cerise sur le gâteau, son budget d'entretien annuel se résume à quelques centaines d'euros pour les révisions classiques. Si ces bases sont respectées, la Camaro s'avère presque indestructible grâce à sa conception simple et à ses composants éprouvés depuis des années dans des millions de voitures. Avec un budget compris entre 35 000 et 40 000 € (10 000 € de plus pour un cabriolet), on trouve un beau coupé V8 de 400 ch, parfait pour le cruising rapide, avec une allure inimitable et 50 ans d'histoire à son actif. Sachant que la cote est désormais à son plancher, on s'offre aussi la garantie de ne quasiment pas perdre d'argent dans l'opération. Qui dit mieux ? ■

## LES GROGNEMENTS DE CET ÉNORME V8 DEVIENNENT RAPIDEMENT ADDICTIFS

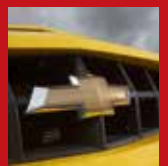
les propriétaires à lui avoir greffé une ligne en inox mettant en valeur sa voix de stentor. Une nouvelle fois, le cliché de la sonorité rauque et métallique s'applique et les grognements de cet énorme bloc deviennent rapidement addictifs. On comprend aisément pourquoi l'adoption d'un échappement plus expressif que celui d'origine arrive généralement en première place sur la liste de modifications des propriétaires. La boîte automatique se comporte comme on l'attend sur un engin avant tout

## NOTRE AVIS



La Camaro, c'est la voiture-plaisir par définition. On l'achète, on roule avec en profitant de ses qualités tout en s'attachant à ses défauts, on l'entretient pour une bouchée de pain, puis on la revend presque sans perte quelques années plus tard. Bien sûr, il ne s'agit pas d'un collector. Mais elle attire la sympathie. Elle constitue donc une entrée idéale dans le monde des américaines.

### LES +



Gueule unique  
V8 agréable  
Fiabilité  
et facilité

### LES -



Qualité  
des matériaux  
Accessibilité  
du coffre  
Boîte  
automatique  
lente

# DODGE CHARGER SRT8

# UNE AUTRE APPROCHE

Il n'y a pas qu'une façon de se plonger dans la culture automobile américaine. Berline inspirée d'un coupé, reposant sur un châssis très européen mais conservant un bon gros V8, la Dodge Charger constitue une offre plus décalée qu'on ne l'imagine.

Comme la Mustang ou la Camaro, la Charger apparaît dans les années 60. Mais sa généalogie s'avère bien plus chaotique que celle des deux autres modèles illustrant ce dossier. Lancée en 1966, la Dodge est initialement un coupé destiné à contrer la Ford Mustang. Une confrontation qui deviendra mythique avec la fameuse course-poursuite de *Bullitt*. Pourtant, le positionnement de la Charger n'est pas calqué sur celui de la Mustang, à laquelle Dodge s'attaquera plus directement à partir de 1970 avec la Challenger. Plus grande, la Charger est également plus luxueuse et soigne certains aspects pratiques comme des sièges arrière qui se rabattent pour augmenter la taille du coffre ou faire un somme. La Charger va tout de même acquérir ses galons de "muscle-car" grâce à une campagne réussie en NASCAR et des puissances dépassant les 400 ch pour les modèles les plus performants. Quatre générations se succéderont jusqu'en 1978 avant que l'histoire ne change de direction. En 1981, la Charger revient en effet sur le marché en tant que compacte à traction avant, équipée de blocs à quatre cylindres. L'expérience se poursuit jusqu'en 1987 et l'appellation disparaît à nouveau. En 2005, elle revient mais se trouve cette fois apposée sur... une berline ! Une nouvelle fois, on ne peut sous-estimer l'importance de l'histoire et

de l'impact culturel d'un engin tel que la Charger. On ne compte plus les films et séries TV dans lesquelles la berline effectue de longues apparitions entre les mains

de policiers et agents du FBI. Une telle exposition lui confère une certaine familiarité qui ne dément pourtant pas son exotisme absolu. Déjà car la Dodge est imposante : avec 5,08 m de long et 1,88 m de large,

elle n'a rien d'une ballerine. Ensuite, tout chez elle déborde de testostérone et d'agressivité. Particulièrement dans cette version SRT8 qui représente l'essentiel des importations. Jantes de 20 pouces, calandre massive, capot perforé, aileron arrière, badges disséminés sur la carrosserie et signature lumineuse unique sur la poupe confèrent à cette berline un look bien spécifique. Si l'habitacle semble de meilleure facture que celui d'une Mustang, il ne réalise pas de miracle. Là encore, il s'agit d'une voiture deux fois moins chère que ses concurrentes allemandes.



On retrouve donc les plastiques durs, les finitions aléatoires ou les détails franchement cheap typiques des productions de l'Oncle Sam. Même constat concernant les assises, certes confortables mais un peu larges pour le gabarit européen et recouvertes d'un cuir vieillissant rapidement.

Du côté des points positifs, notons l'équipement très complet, comprenant un écran tactile regroupant l'ensemble des fonctions, de la climatisation à la musique en passant par un menu "SRT" permettant de mesurer le 0 à 60 mph (96 km/h) ou le 400 m départ arrêté.

Car cette Charger reste avant tout une berline sportive. Préparée par la division SRT (pour Street and Racing Technology) de Chrysler, elle est propulsée par un V8 de 6,4 l développant 477 ch et 637 Nm de couple. De quoi lui permettre d'atteindre les 100 km/h

en moins de 4,5 s malgré ses 1 980 kg annoncés. Si jusqu'à présent, la Charger se pose en américaine typique, on constate quelques différences majeures avec ses compatriotes en se penchant sur ses entrailles. En effet, la Dodge dérive étroitement de la Chrysler 300C, reprenant elle-même des éléments de la Mercedes Classe E W211 produite entre 2002 et 2009. Notamment l'essieu multibras à l'arrière et la colonne de direction tandis que la suspension avant provient pour sa part d'une Classe S W220. L'ensemble profite ici de réglages spécifiques réalisés par SRT, et force est d'admettre que la qualité du châssis est un cran au-dessus de nos attentes. Evidemment, la Charger n'a rien d'un scalpel sur routes de montagne, mais elle parvient à offrir un compromis entre confort et rigueur (un mode Sport permet d'affermir l'ensemble, en plus de modifier la réponse de l'accélérateur et la sonorité de l'échappement) efficace sur nos nationales. Même un tour de circuit s'avère agréable à son volant, malgré une boîte automatique (avec

commandes au volant) un peu lente. Il faut dire que le V8 ne se prive pas de vocalises dans ces conditions et dispose de réserves hallucinantes. Autoroute, route, piste: la Dodge Charger SRT8 n'excelle nulle part mais parvient à délivrer des sensations hors du commun partout. Et ce, tout en proposant quatre portes et un large coffre. Cette approche résume parfaitement la philosophie recherchée

## LA CHARGER DÉLIVRE DES SENSATIONS HORS DU COMMUN DANS TOUS LES ENVIRONNEMENTS

par les clients français de la berline. Alors qu'il s'agit de la voiture la plus chère de ce dossier (comptez 50 000 € minimum pour une SRT8), elle répond initialement aux besoins d'une clientèle américaine moins fortunée. Celle-ci, ne pouvant ou ne souhaitant pas avoir de seconde voiture, opte pour

un engin ultra-performant mais capable d'assumer le quotidien. Il s'agit clairement d'une voiture combinant obligations et plaisir. Comme les autres, la Charger réclame peu d'entretien. On recommandera cependant de la confier à intervalles réguliers à des spécialistes la connaissant bien. Sa maintenance apparaît aisée, d'autant que les pièces se trouvent aisément aux Etats-Unis. Reste cependant le problème de la revente, car le marché français de la Charger en France s'avère pour le moins limité. On ne choisit pas une telle auto par hasard. Si cela signifie qu'elles sont généralement bien entretenues par une clientèle passionnée, il peut s'écouler un moment avant qu'un acheteur se présente. A l'exception de versions franchement rarissimes (comme la redoutable Hellcat de 717 ch), les Charger ne prendront pas particulièrement de valeur dans un avenir proche. Mais leur nombre limité permet de se prémunir d'une baisse de cote aussi. A condition de s'armer de patience, rareté oblige. ■

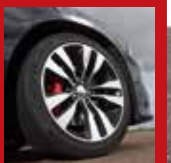


### NOTRE AVIS



Atypique, la Dodge Charger correspond à un profil d'acheteur très particulier. Un chef de famille sportif à la recherche de l'engin à tout faire, d'une gueule unique et d'une exclusivité digne d'une production de Maranello. Si on est prêt à faire les compromis qu'elle impose, la berline répond à ces exigences et offre en plus un caractère atypique, étonnamment moderne, pour une américaine.

#### LES +



Moteur  
 Châssis bien calibré  
 Exclusivité

#### LES -



Qualité habitacle  
 Boîte auto lente  
 Revente

Ci-dessous : La Mustang est la seule à recevoir un différentiel à glissement limité.



**“Le freinage, assuré par des étriers Brembo à quatre pistons mordant des étriers ventilés, s’avère puissant ”**



“La Charger n’exceller nulle part  
mais **délivre des sensations  
hors du commun** partout”



Ci-dessus : Dérivant de la Chrysler 300 C et se dotant de trains roulants d'origine Mercedes, **la Charger offre de belles qualités dynamiques.**



CES AMÉRICAINES OFFRENT  
**UN EXCEPTIONNEL RAPPORT  
PRIX / PLAISIR/PERFORMANCES**

## INTERVIEW

# Laurent Touitou

## Directeur Commercial **US Cars Technologie**

**■ Qui sont les acheteurs d'américaines ?**

Ce sont avant tout des passionnés de culture US, qui

cherchent à sortir des sportives traditionnelles. Beaucoup d'entre eux ont déjà roulé en Porsche ou en Audi et veulent quelque chose de nouveau. Les américaines apportent une dimension mythique que peu d'autres marques ont. La plupart des modèles ont 50 ans d'histoire et les Américains sont très forts pour faire de la voiture un objet culturel. En revanche, en France, on note que les clients veulent une auto qui se démarque, mais qui reste discrète. Du coup, on vend la plupart de nos voitures en noir ou en gris, même des Shelby ou des Camaro.

**■ C'est un segment qui fait face à beaucoup de préjugés ?**

Clairement ! Dans la tête des acheteurs, ce sont des autos chères, gourmandes et pénalisées par des technologies ancestrales. Mais il faut bien comprendre que les Américains ont des normes antipollution drastiques. Aujourd'hui, une Charger 6-cylindres est équipée d'une boîte auto à huit rapports et consomme 7 l/100 km. En matière de qualité intérieure, oui, on est en-dessous d'Audi ou BMW. Mais il faut comparer ce qui est comparable: une Camaro neuve vaut 35 000 € quand l'allemande équivalente est à 100 000 €. Ce n'est simplement pas le même registre. De toute façon, la qualité ne constitue pas un critère d'achat. Quelque part, c'est presque même un argument, puisque ce dépouillement rejoint le mythe de simplicité qui entoure les américaines.

**■ L'importation est-elle envisageable par soi-même ?**

C'est un parcours du combattant et un peu une loterie. Ce n'est pas impossible, mais c'est clairement compliqué et on prend le risque de transformer son rêve en cauchemar. Malheureusement, on est encore

**LA RÉPUTATION DES V8 AMÉRICAINS N'EST PAS USURPÉE : CE SONT DES MOTEURS INCROYABLES**

face à un problème d'image qui entraîne un blocage politique, auquel s'ajoute le protectionnisme européen. Du coup, faire venir une voiture des États-Unis, c'est 10 000 € minimum, entre le bateau, les douanes et les administrations. Sans ça, on en vendrait 50 fois plus ! Mais je comprends l'attrait de faire la démarche soi-même, car acheter

une auto aux US est un processus jouissif. On entre dans des concessions et on se retrouve face à 1 000 voitures prêtes à partir ! Il y a une approche de la vente franchement hallucinante quand on a l'habitude d'un marché européen qui impose des délais d'attente de six mois pour une Dacia.

**■ Faut-il craindre les coûts liés à l'entretien ?**

Non. Déjà car la réputation des V8 américains n'est pas usurpée : ce sont des moteurs incroyables. D'une façon générale, comme aux États-Unis les voitures sont en location longue durée, les constructeurs privilégient des solutions simples et fiables, nécessitant peu d'entretien. Ce sont des distributions par chaîne, il n'y a pas d'injecteurs ou de vannes EGR qui réclament de l'attention. Ensuite, l'outil de diagnostic d'une Ford Ka fonctionne sur une Mustang et celui d'un Captiva sur une Camaro, donc tous les garages peuvent s'en occuper. De plus, en cas de problème, les importateurs constituent une aide. Et les pièces sont globalement accessibles. Pour l'importation, on fait appel aux systèmes Carfax ou Autocheck dans lesquels on entre le numéro de série et qui donnent tout l'historique de

la voiture. Ceci permet de repérer immédiatement les autos accidentées ou à problèmes.

**■ Quels modèles représentent un bon investissement ?**

Clairement, une Ford Mustang Shelby GT500 comme celle du dossier. Sa valeur va exploser, à condition d'avoir un historique et un suivi clairs. Les séries spéciales représentent également des placements judicieux : Mustang Bullitt ou Camaro Bumblebee par exemple. Mais d'une façon générale, les américaines ne perdent pas de valeur tant que l'on respecte quelques points élémentaires : un V8, une couleur sobre (même si on parvient à vendre des Camaro jaunes et des Mustang rouges, c'est plus compliqué), un modèle toutes options et d'origine. ■

# Fiche techniques et conclusion

## Dodge Charger SRT8 (2011-2015)

**Moteur:** V8, 6 410 cm<sup>3</sup>

**Alimentation:** injection multipoints, 16 soupapes

**Puissance:** 477 ch à 6 000 tr/mn

**Couple:** 637 Nm à 4 300 tr/mn

**Transmission:** propulsion

**Boîte de vitesses:** automatique à 5 rapports

**Suspensions:** double triangulation (AV), essieu multibras (AR)

**Direction:** à crémaillère

**Freins:** disques ventilés 360 mm (AV), disques ventilés 350 mm (AR)

**Pneus:** 245/45 ZR20 (AV), 255/45 ZR20 (AR)

**Dim. (L x l x h):** 5,08 x 1,88 x 1,48 m

**Poids:** 1 980 kg

**Vitesse maximale :** 280 km/h

**0 à 100 km/h:** 5,1 s

**Production:** NC

**Cote actuelle:** 50 000 €

## Chevrolet Camaro SS (2010-2015)

**Moteur:** V8, 6 162 cm<sup>3</sup>

**Alimentation:** injection multipoints, 16 soupapes

**Puissance:** 405 ch à 5 900 tr/mn

**Couple:** 556 Nm à 4 600 tr/mn

**Transmission:** propulsion

**Boîte de vitesses:** automatique à 6 rapports

**Suspensions:** double triangulation (AV), essieu multibras (AR)

**Direction:** à crémaillère

**Freins:** disques ventilés 355 mm (AV), disques ventilés 365 mm (AR)

**Pneus:** 245/45 R20 (AV), 275/40 R20 (AR)

**Dim. (L x l x h):** 4,84 x 1,92 x 1,36 m

**Poids:** 1 830 kg

**Vitesse maximale :** 250 km/h (limitée)

**0 à 100 km/h:** 4,9 s

**Production:** NC

**Prix neuf (2012) :** 39 000 €

**Cote actuelle:** 35 000 €



# Ford Shelby GT500

(2007-2009)

**Moteur:** V8, 5 409 cm<sup>3</sup>

**Alimentation:** compresseur, injection multipoints, 32 soupapes

**Puissance:** 507 ch à 6 000 tr/mn

**Couple:** 650 Nm à 4 500 tr/mn

**Transmission:** propulsion, différentiel autobloquant

**Boîte de vitesses:** manuelle à 6 rapports

**Suspensions:** double triangulation (AV), essieu rigide (AR)

**Direction:** à crémaillère

**Freins:** disques ventilés 356 mm (AV), disques ventilés 300 mm (AR)

**Pneus:** 255/45 18 (AV), 285/40 18 (AR)

**Dim. (L x l x h):** 4,77 x 1,87 x 1,38 m

**Poids:** 1 853 kg

**Vitesse maximale :** 270 km/h

**0 à 100 km/h:** 5,1 s

**Production:** NC

**Cote actuelle:** 45 000 €



Oui, certains stéréotypes concernant les américaines se justifient. Mais les productions de d'outre-Atlantique dépassent largement les idées reçues

les limitant à un V8 velu ou un habitacle bon marché. Debordant de caractère, elles ne résument pas à une simple somme de qualités et de défauts. En effet, à leur bord, le dépaysement est assuré. Mais, surtout, leur rapport prix/performance est imbattable. Comme nos trois exemples le démontrent, cette famille présente suffisamment de diversité pour que chacun y trouve son compte. À partir de 30 000 €, une Mustang GT V8 et une Chevrolet Camaro 2SS constituent de bonnes solutions pour une première incursion dans le monde des muscle et pony-cars. Simples mais très modernes, peu coûteuses à entretenir, elles conviennent à un usage fréquent tout en prodiguant une vraie sensation d'exotisme. Elles constituent un premier pas savoureux qui ouvre ensuite la porte à des achats plus atypiques, et pas seulement les séries spéciales de ces dernières. Proche des standards européens en matière de châssis et très performante, envisageable au quotidien et franchement hors du commun, la Dodge Charger représente une formidable proposition. A 50 000 €, elle en offre globalement plus qu'une allemande dépassant les 100 000 €. Enfin, si vous recherchez un investissement avec lequel vous faire plaisir, l'univers des voitures américaines recèle de quoi vous satisfaire. La Shelby GT500 en incarne le parfait exemple, dès 45 000 €. Dans un marché d'importation aux cotes stables, la Shelby est un exemple de collector dont le prix ne devrait que grimper dans les années à venir. ■■■

**Merci à Laurent Toutou (US Cars Technologie)**, aux propriétaires des voitures présentées dans ces pages ainsi qu'au circuit de la Ferté-Gaucher pour son accueil. Situé en Seine-et-Marne, près de Paris, cette piste propose de multiples animations dans un environnement privilégié, dont des stages de pilotage.  
Tél. : 01 64 65 92 12 - [www.circuitslfg.fr](http://www.circuitslfg.fr)