

"La Belle et la Vette" - Option Auto n° 144 – Septembre 2003 (extraits)

(...) Dans une berline de 4,84 m... Roi du big block, l'Américain Chevrolet se contente, en série, de 344 ch pour sa légendaire Corvette. S'il n'existait sur notre territoire un amoureux du bel ouvrage passionné par les engins du Detroit, la mamie qui vient de souffler ses 50 bougies serait déjà enterrée. DCR, basé à Valence, existe depuis 1988.

L'expertise de ce spécialiste rend au 5,7 litres US ses lettres de noblesse. En lui greffant un compresseur, le maître des lieux, Denis Chavey, porte sa puissance à 490 ch en guise de gâteau d'anniversaire. Un peu de chauvinisme ne fait jamais de mal. (...)

(...) Homologation aidant, rares sont les spécialistes français à oser pareilles conversions mécaniques. A travers ses nombreux voyages et contacts aux Etats-Unis, le boss de DCR peut se prévaloir, comme l'indiquent ses publicités, d'une réelle maîtrise du sujet "Corvette".

Vive le savoir-faire ...

Quand certains garages ou ateliers ne disposent que de quelques exemplaires en révision ou exposition, sa société s'impose de profiter en permanence de modèles d'essai, en C4 ou C5. Sûr de son fait, Denis ne rechigne pas à céder le volant de ce monstre : il tendrait plus à exhorter l'amateur à le prendre ! Des six stages de préparation proposés sur la plus récente des Vette, la Pégase 500 est la plus aboutie en attendant une atmosphérique de 530 ch pour 2004. La liste des retouches est longue comme le bras, forte d'applications châssis autant que mécaniques. Le compresseur double pale au système de débrayage by-pass vient se loger dans le V du huit cylindres. Il est associé à une admission dynamique Ram-Air en coffret plexi, un boîtier papillon revu, un nouveau débitmètre en liaison avec la gestion électronique spécifique et une modification du flux de refroidissement.

L'échappement complet est un double 4 en 1 à tubes étagés sur un « X » d'équilibrage limitant les dépressions, la ligne grand diamètre maison s'achevant sur des silencieux sport aux sorties rondes généreuses. L'embrayage, qui doit supporter plus de 65 mkg dès les plus bas régimes, est renforcé et associé à un volant moteur allégé. Côté transmission, le rapport de pont est abaissé pour favoriser les accélérations. Le levier de boîte alu est taillé dans la masse, raccourci et fixé sur une rotule directe dont les ressorts de tarage permettent d'influer sur les débattements et la dureté de commande. Les trains roulants ne sont pas en reste avec des amortisseurs remplacés, des lames en fibres plus raides, des barres antiroulis Hotchkiss de 32 mm à l'avant contre 25 à l'arrière et des barres de torsion sur rotules Unibal avec rappel réglable. (...)

(...) Posée sur des roues trois parties de 19 pouces multibranche, chaussée en 255 et 285, la Corvette ne fait pas dans le timide. La teinte « torch red » qui hésite entre rouge et orange dissimule nombre de détails bien sentis. Immanquable, le capot plongeant prend de la

hauteur pour supporter le compresseur. Les optiques passent sous glace lisse, un petit ventilateur électrique dans chaque bloc limitant la formation de buée. Les prises d'air antérieures sont grillagées, la plaque de police sous cache translucide et les flancs discrètement estampillés. Même recherche d'exclusivité dans l'habitacle avec une moquette assortie, un énorme logo Chevrolet dans le coffre, un pédalier et des seuils de portes alu, sans oublier un mano de pression de turbo placé sur le montant de pavillon.

Sonorité d'outre-tombe ...

Le démarreur réveille l'animal qui s'étire dans un hurlement violent. Au chapitre bonne éducation, la ligne d'échappement semble avoir séché quelques heures de cours. La sonorité renvoie les Mustang et autres Cobra dans les cordes, avec un martèlement sourd sitôt le ralenti dépassé. Très ferme, l'embrayage colle tôt et réclame un mollet aussi fin que musclé. La commande de boîte ultra courte tombe idéalement sous la main, avec un pommeau massif qu'une petite paume peinera à enserrer. En usage courant, jusqu'à 4 000 tr/mn, la conduite ne justifie aucune arrière-pensée. (...)

(...) Le cabrage est plus présent avec un transfert de masses sensible au levier de pied, la moindre accélération plaquant l'arrière au sol. Linéaire, la préparation étonne par sa facilité d'utilisation. La circonspection est de mise lors des démarrages appuyés, le punch du bloc interdisant, sous peine de voir ses pneus partir en fumée, d'ouvrir en grand dès le ralenti. Sans effort apparent, la Pégase 500 fait parler la poudre. Le grand capot fend l'air et pointe à 100 km/h en 4,4 s, éclate la barre des 200 en moins de 14 secondes. Ne cherchez pas : Ferrari Maranello et Porsche GT3 en perdent leur moyens... (...)

(...) Le mano de suralimentation est incorporé à grand soin sur le montant de pare-brise. En plein sous les yeux du conducteur ! (...) Seule la Corvette est capable de dépasser la barre des 250 km/h. (...) Les seuils de portes sont revus par DCR : alu à la finition brossée pour tout le monde. Tendances ! Les optiques sous glace lisse possèdent chacun un ventilateur qui limite la formation de buée. La commande de boîte manuelle est raccourcie et raffermit. Jantes 19 pouces pour le look. Le compromis apporté par du 18" favorise la précision de conduite. Le V8 compressé passe à 490 ch.

DCR Pégase 500

On adore : Moteur explosif et souple – conduite quotidienne possible – commande de boîte – look ravageur – sonorité extraterrestre – prix prépa'total (...)