

## "Essai C5 Pégase 500" - Sport Auto n° 498 - Juillet 2003 (extraits)

La Corvette a 50 ans. Un demi-siècle et cinq générations nécessaires à façonner le mythe. (...) L'actuelle C5 (pour reprendre l'appellation de la série, à ne pas confondre avec la Citroën mérite bien des louanges. Chevrolet ne s'était jamais approché à ce point des qualités routières requises sur notre Vieux Continent. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons lui rendre hommage. L'idée d'une séance de *cruising* sur la croisette nous a vaguement effleuré l'esprit. Mais il fallait trouver plus insolite. Plus percutant. Et puis le téléphone a sonné. Une voix a détaillé des caractéristiques inhabituelles. Celles d'une Corvette très spéciale, à qui un compresseur donne des ailes. Nom de code : Pégase 500. (...)

(...) Ici la passion pour la Corvette est exclusive, « c'est l'unique moyen de connaître véritablement un produit », nous explique-t-on. D'ailleurs, l'entreprise se revendique comme « le » spécialiste Corvette en France. Cette spécialisation englobe l'entretien, la restauration et la préparation mécanique au travers de kits. Dans l'atelier, on croise une ZR1 (celle avec la petite clé pour choisir entre 200 ch et 405 ch) et quelques LT1 en cure de vitamines. Les hausses de puissance s'échelonnent selon différents stages, de 40 à 100 ch pour la C5 atmosphérique. Enfin, les revendications peuvent revêtir un aspect beaucoup plus radical. C'est le cas de la Pégase 500. La suralimentation permet d'obtenir la bagatelle de 490 ch à 6 150 tr/mn au lieu de 344 à 5 400 auparavant. Selon la plus implacable logique, le couple maxi n'est pas en reste : 65,5 mkg à 4 600 tr/mn contre 49,2 à 4 200 tr/mn précédemment.

Les contraintes mécaniques supplémentaires exigent le renforcement de la transmission depuis l'embrayage, jusqu'au couple conique en passant par l'arbre central.

On note que le rapport de pont est raccourci pour privilégier l'accélération et diminuer l'effet « longuet » des cinquième et surtout sixième vitesses d'origine. D'autre part, les réglages de châssis sont modifiés. La hauteur de caisse est abaissée de 35 mm à l'avant et 45 mm à l'arrière, et le tarage des amortisseurs est spécifique. Des barres antiroulis réglables au diamètre majoré apparaissent et leurs silentblochs de fixation de renfort. Le tout s'agrément d'une monte pneumatique 19 pouces. Enfin, le freinage adopte des disques rainurés et des plaquettes Racing pour une plus grande résistance à très hautes températures. Un kit Alcon avec étriers quatre pistons et disques majorés est également disponible.

Vous pensez probablement que ce genre d'attirail est l'apanage de tout préparateur qui se respecte, comme Brabus chez Mercedes ou Techart pour Porsche. Certes. Mais la démarche de DCR fait toute la différence lorsqu'on évoque l'épineux chapitre des performances. Le discours est limpide : "Venez chercher la voiture ici à Hostun, remontez-la jusqu'à Paris par la route, et faites vos propres relevés d'accélération." Voilà qui tranche avec le discours habituel des préparateurs, tendant à botter en touche à la première demande d'essai complet.

Valence, mardi midi. La Pégase 500 fait route vers Paris sous une température caniculaire. Le thermomètre digital oscille entre 32 et 37°C, tandis que la climatisation régule 20°C à bord, à peine plus. Première constatation : la sonorité de l'échappement n'a plus rien à voir avec celle de la Corvette d'origine. Les décélérations provoquent parfois la combustion de gaz imbrûlés qui résonne dans l'habitacle. Pour passer inaperçu, c'est raté. Précisons que ce modèle d'essai est équipé d'une ligne Racing libérée... de toute contrainte acoustique. A tel point que le silencieux couvre le sifflement du compresseur. En comparaison, la Ford Mustang de Bullit passerait pour aphone. Sur un long parcours, le niveau sonore est trop élevé au goût des photographes ronchons. Mais on ne se lasse pas d'écouter ces borborygmes dignes d'un off shore. Deuxième surprise, la

consommation est bien moins élevée que prévu sur l'autoroute ; rarement plus de 15 l/100 km, au rythme d'une croisière rapide. L'agglomération lyonnaise disparaît dans le rétroviseur. Petit détour vers le village de Pérouge, où une halte photos s'impose. La Pégase 500 se faufile dans ces ruelles d'une autre époque, en faisant parfois trembler les murs de pierre. La température est toujours aussi caniculaire. De l'air ! La Corvette quitte le cagnard pour les départementales ombragées. Les modifications effectuées sur les commandes de la boîte mécanique sont très sensibles. Finis les débattements trop longs et la précision relative du levier d'origine. Les changements de rapports s'effectuent dans le plus pur esprit « course ». Un vrai bonheur à manier avec poigne.

Le comportement de la DCR conserve les traits de la Corvette d'origine. A commencer par l'équilibre qui rend les réactions parfaitement prévisibles et maîtrisables. En revanche, la monte pneumatique (255/40 ZR19 à l'avant) guide l'auto au gré des bosses, et rend la direction floue au point milieu.

L'amortissement se révèle très sec, en partie à cause de la hauteur des flancs limités des pneumatiques. Bref, une monte en 18 pouces également proposée, semble suffisante.

Paris, 50 km. La Corvette va s'engluer dans les bouchons (ceux des retraites). La chaleur est toujours écrasante. Coup d'œil sur les manomètres, aucune faiblesse à relever. (...) Après une longue séance de périph' nauséabond, la Pégase 500 franchit la barrière du circuit de Mortefontaine.

Les phares escamotables sont remplacés par des blocs optiques fixes. De chaque côté, un petit ventilateur chasse l'humidité et évite la formation de buée.

Direction, la pesée. Voyons un peu... 1492 kg, pas un de plus. Avec 490 ch, le rapport poids/puissance atteint 3 kg/ch tout juste. A titre de comparaison, la BMW Z8, avec ses 4,2 kg/ch, prend des allures de Roadster empâté.

La séance débute avec les mesures de reprises. En troisième tout d'abord : la Pégase 500 explose dans une bourrasque qui rappelle les bords de pistes des 24 Heures du Mans. Le 100 à 140 km/h est arraché en 2''8. Moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. ! Le quatrième rapport est tout aussi explosif : 3''4... tout comme le cinquième : 4''9, soit deux secondes de moins qu'une BMW M3. Inutile de chercher des références : au chapitre des relances, la Pégase 500 devance une Pagani Zonda C12 S ! En revanche, le sixième rapport trop surmultiplié n'est pas représentatif du potentiel de la DCR.

Passons maintenant aux accélérations (...) 4''4 pour atteindre 100 km/h ! Le reste n'est que pure formalité. Le 400 m D.A. est avalé en 12''4, et le 1 000 m D.A. en 22''4, avec une vitesse finale de 249 km/h ! Honda NSX, Ferrairi 360 Modena et Porsche 911 GT3 sont distancées. En termes de vitesse maxi enfin, la Pégase 500 revendique 300 km/h chrono.

Des talents de la Pégase 500, on retiendra une deuxième facette : un tempérament qui sait également être docile. (...) Le V8 à compresseur est tout à fait capable de supporter une utilisation courante. Et même à 2 000 tr/mn, les intonations du 5,7 litres ont de quoi faire chavirer. Sans oublier qu'à tout moment, une pression franche sur l'accélérateur permet de suivre une Ferrari 575 M Maranello. (...) Son aspect de brute épaisse aux narines renflées n'a rien pour déplaire. Bien au contraire.

Verdict

Le caractère totalement exacerbé de la Pégase 500 rappelle celui des monstres américains du siècle dernier. Les amateurs d'accélération pures seront comblés. Et ce tempérament bestial n'exclut pas une certaine polyvalence d'utilisation. Beau travail. En termes de sensations mécaniques, la Pégase 500 se rapproche parfois de certaines TVR endiablées.