



**TOP'S ESSAI**  
**RENAULT**  
**CLIO RS**

**TOP'S CLASSIC**  
**VECTOR**  
**WX-3**



**TOP'S CARS**  
 MAGAZINE

# TOP'S CARS

N° 466

**MAGAZINE**

31 OCT. 2008

**GUIDE**  
**D'ACHAT**  
**OCCASION**

**AUDI S6/RS6**



Dès 15000 €

## DODGE CHALLENGER SRT8 RETOUR D'UNE ICÔNE



### 4 FICHES ACHAT

- BMW Z3 COUPÉ
- MAZDA MX-5 • NISSAN 350Z
- ALFA ROMEO GT

**TOUS LES 15 JOURS LE MEILLEUR DES ANNONCES DE PARTICULIERS**

<b>BMW X5 012006</b> 6.8A, 210CV, 210CV, 210CV, 210CV, 210CV, 210CV	<b>AUDI TT QUATTRO 2006</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>JAGUAR SOVEREIGN 1996</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>PORSCHE 944 03/1985</b> 1600, 1600, 1600, 1600, 1600, 1600	<b>PORSCHE 964 CABRIOLET</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV
<b>FERRARI DINO 206 GT4 1977</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>ROLLS ROYCE CORNICHE CAB 1975</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>BMW Z3 COUPÉ</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>MAZDA MX-5</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV	<b>NISSAN 350Z</b> 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV, 200CV

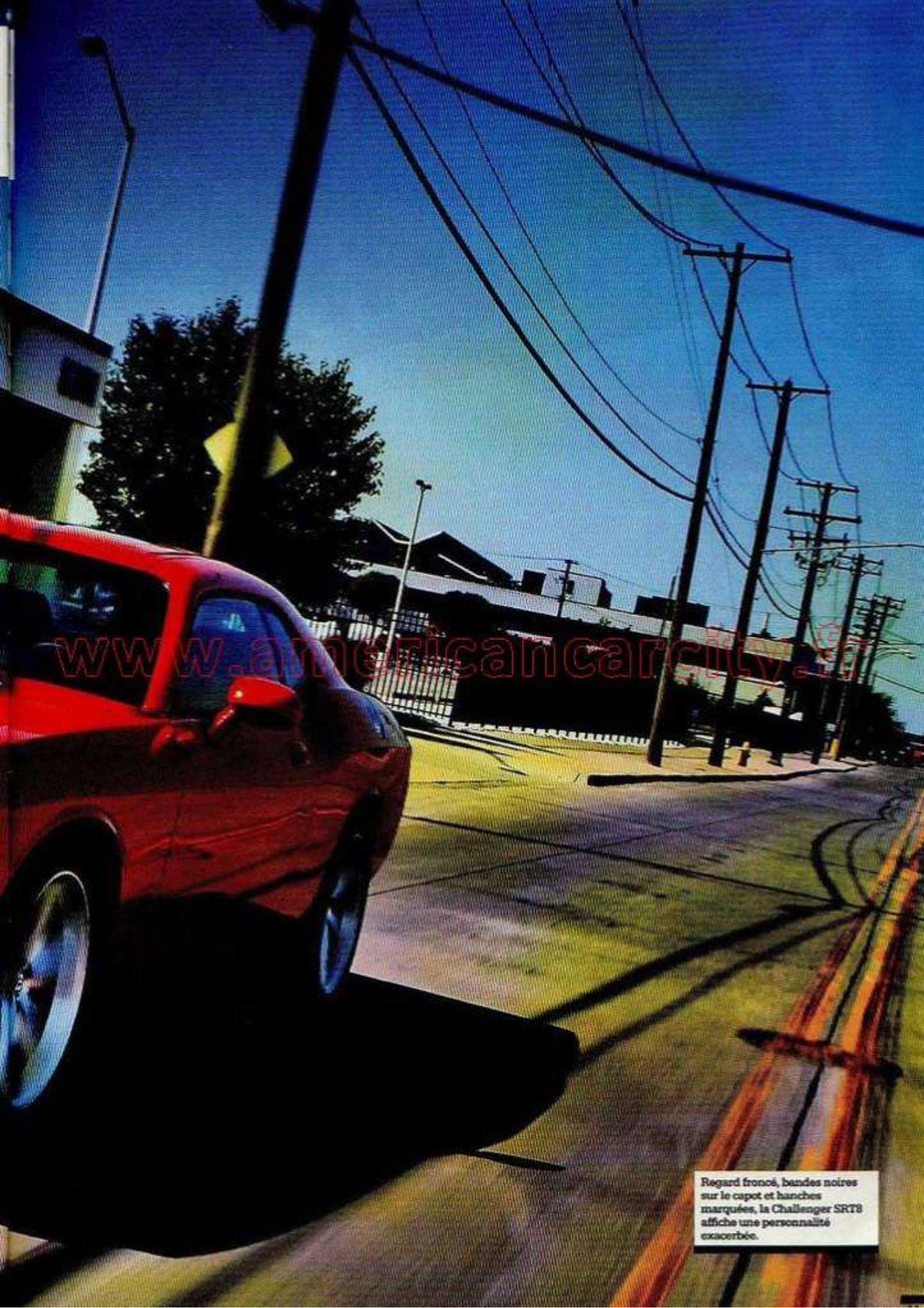
T 01423 - 466 - F: 4,50 €



# DODGE CHALLENGER SRT8 RETOUR AUX AFFAIRES

IDOLES D'UNE GÉNÉRATION, LES VORACES MUSCLE-CARS ONT VU LEUR ÉLAN STOPPÉ PAR LA CRISE PÉTROLIÈRE DE 1973. ON LES CROYAIT DISPARUES À JAMAIS JUSQU'À CE QUE, QUELQUE TRENTE ANS PLUS TARD, ELLES FASSENT LEUR GRAND RETOUR EN FORCE, À L'IMAGE DE CETTE DODGE CHALLENGER SRT8. Texte: Joël Pape - Photos: Thomas Hilly





www.americanarcity.com

Regard francé, bandes noires sur le capot et hanches marquées, la Challenger SRT8 affiche une personnalité exacerbée.

**L**e rock est éternel. En sera-t-il de même pour la voiture américaine musclée élevée à la viande rouge, qui a marqué plusieurs générations d'automobilistes passionnés? Pas si sûr. Reste qu'aujourd'hui, c'est bien dans une muscle-car de la pure espèce et flambant neuve, que je m'apprete à grimper. Interprétation actuelle du modèle de 1970, le coupé Challenger est vendu depuis le printemps dernier aux États-Unis avec le célèbre V8 6.1 Hemi de 425 ch, couple à une boîte automatique. Mais c'est de la toute nouvelle version à boîte manuelle six vitesses, très attendue par les aficionados, dont on me tend les clés. Dans sa livrée rouge, avec son regard menaçant et sa bande feu à l'arrière, le mythe revisité est magnifique, même si les proportions, du fait d'un capot plus haut perché et de moindres porte-à-faux, diffèrent un peu de celles d'antan. Comment ne pas

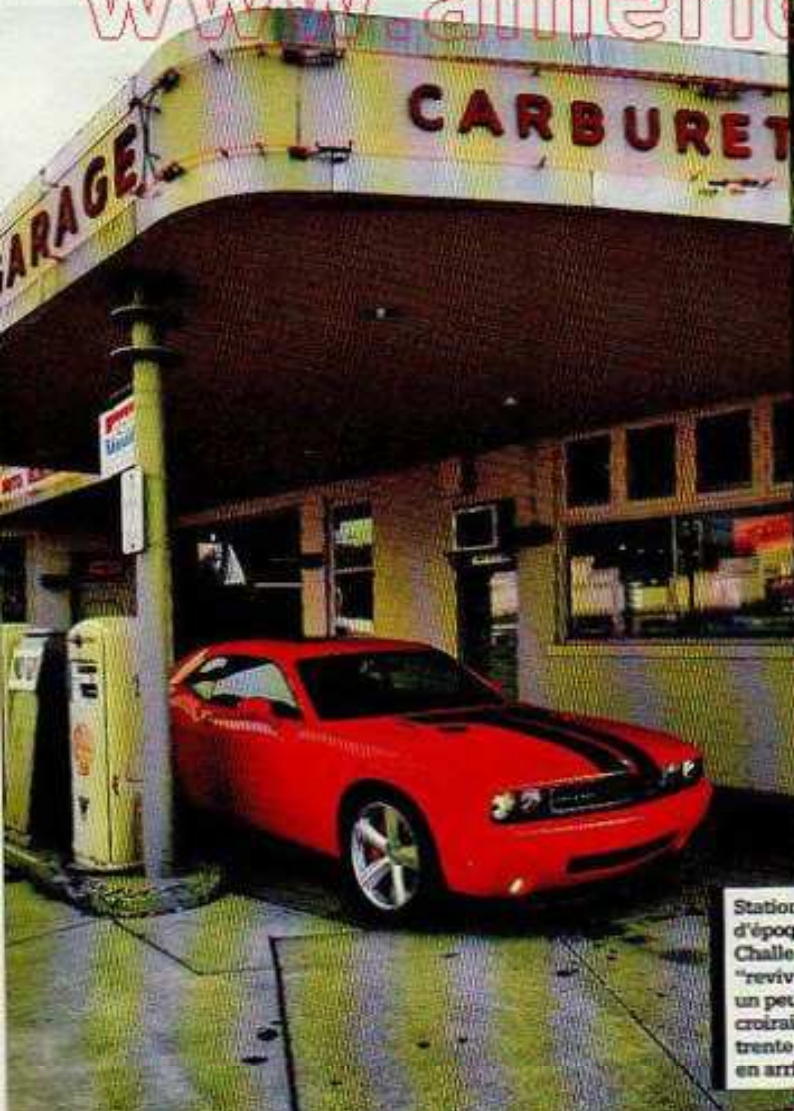
avoir en tête, avec un tel engin, tous ces clichés de muscle-cars se poursuivant en renversant des poubelles, dans un bruit de pneus martyrisés?

**UNE FURIEUSE ENVIE DE FAIRE BRÛLER LA GOMME**

L'intérieur ne joue pas la corde nostalgique, avec sa planche de bord au dessin peu inspiré, son volant moderne et son faux carbone. Néanmoins, le démarrage sans clé est le bienvenu. Une pression sur le bouton-poussoir, et le gros V8 grommelle. Situé dans le prolongement de l'avant-bras, le court levier de vitesse, étrangement incliné vers la gauche au point mort, s'empoigne comme un manche. En route, sa manipulation se révèle douce et précise, ce qui étonne quand on sait qu'il commande une boîte manuelle dérivée de celle de la Viper, au maniement rude et agricole! Volant réglable dans les deux sens, sièges électriques ▶




[www.americainformation.fr](http://www.americainformation.fr)



La boîte manuelle était très attendue, même par les Américains. En revanche, on regrettera le manque d'inspiration du dessin du tableau de bord, bien fini mais, comme toute, banal.

Station-service d'époque pour Challenger "revival". Pour un peu on se croirait revenu trente ans en arrière.





LA CHALLENGER PREMIÈRE GÉNÉRATION ÉTAIT L'HÉROÏNE DE "SHÉRIF, FAIS MOI PEUR"

LA CHALLENGER SRT8 FAIT PARLER LA POUDRE



Certains détails, comme les rétros extérieurs ou cette trappe à essence sont joliment travaillés.



**LA CHALLENGER EST ENCORE  
PLUS BELLE QUE L'ÉTUDE  
QUI L'AVAIT ANNONCÉE !**



Ces sièges au profil sportif, mi-cuir, mi-Alcantara, et barrés de rouge, sont spécifiques à la SRT8. À gauche, le 6.1 Hemi ne demande qu'à rugir.





FICHE TECHNIQUE	
<b>CARACTÉRISTIQUES</b>	
V8, 163, essence	6059 cm <sup>3</sup>
Puissance à 6200 tr/min	425 ch
Couple à 4800 tr/min	571 Nm
Transmission	arrière, 6 vit.
<b>DIMENSIONS/CONTENANCES</b>	
L/v/h (m)	5,02/1,92/1,45
Poids (kg)	1891
Réservoir (l)	60
<b>PERFORMANCES</b>	
Vitesse max (km/h)	250
0 à 100 km/h (s)	4,9
Cons. moyenne (l/100 km)	15

Source: constructeur

▶ enveloppants, banquette arrière pouvant recevoir décemment trois passagers... la Challenger se prête à une utilisation quotidienne sans contrainte, d'autant que son confort de roulage se révèle très correct. La Dodge digère facilement les raccords qui parsèment le réseau routier local, souvent réalisé en béton.

À un feu rouge, un *brother* dans une antique Chevrolet Caprice baisse sa vitre et me lance quelques mots enthousiastes, pouce levé. Puis une femme, sûrement cliente de Dodge, cherche à savoir si c'est la Charger 2009. Plusieurs fois, on m'en demande le prix. De toute évidence, cette voiture "parle" aux Américains. À chaque fois, je gratifie les curieux d'un puéril, mais ô combien jousif, démarrage en trombe sur les deux premiers rapports. Le bruit rauque du gros Hemi est présent dès les mi-régimes, mais l'accélération ne commence à être réellement impressionnante et rageuse qu'à proximité des 4500 tr/min et ce, jusqu'à la zone rouge, située à 6300 tr/min. Sur l'autoroute, inutile de chercher à accélérer, tout le monde roule sensiblement à la même vitesse - c'est-à-dire au-delà de la limitation - sur les quatre voies (environ 130 km/h). Une Honda Civic à ma gauche, un pick-up Ford F-100 à ma droite, une Saturn devant, nous passons quelques dizaines de miles à écouter la radio qui capte la FM par satellite. *Sexual Healing* de Marvin Gaye nous berce. À allure stabilisée, grâce au système qui désactive quatre cylindres sur huit, le V8 parvient à ne

consommer qu'une douzaine de litres. Mais nous ne sommes pas là pour faire un *economy run* et ne tardons pas à bifurquer vers des routes sinueuses et désertes... que nous ne trouverons jamais.

## TENUE DE ROUTE DE PREMIER ORDRE

C'est donc dans d'inquiétantes zones industrielles fantômes que la Challenger nous montre de quel bois elle se chauffe. La tenue de route est bonne; ce qui semble presque incompatible avec une telle silhouette. Cependant, ce n'est pas une sportive agile, car le poids est là (près de 1,9 t) et la direction manque un peu de vivacité. Ce qui ne l'empêche pas de pouvoir rentrer fort dans les courbes. L'antidérapage, qui veille heureusement au grain en cas de mauvais temps, peut être complètement désactivé, sans grand danger, car l'auto reste rivée au sol. C'est tellement bon de sentir et de corriger soi-même les vellétés de décrochement du train arrière au son du V8 éternel. À en croire le site [www.americancarcity.fr](http://www.americancarcity.fr), une Challenger 6.4 de plus de 500 est déjà en préparation, ainsi qu'une variante cabriolet.

Vous rêvez de vous offrir un de ces bijoux? Alors sortez vos mouchoirs, car Chrysler France ne compte pas importer la Challenger... Il reste la solution de s'adresser à un importateur privé comme [www.americancarcity.fr](http://www.americancarcity.fr), qui vous demandera 75000 € en échange d'une SRT8 mise aux normes françaises\*...

\* Ce prix élevé s'explique par le transport, l'ajout de la TVA, mais aussi par le coût en conformité de l'éclairage, complétement à réaliser du fait du multiplexage du busseau électrique.



Le freinage est confié à des étriers Brembo. Puissant, il fait plonger la Challenger du nez en usage musclé.

# 6.4 HEMI