



LA CORVETTE ZR1 ENTRE DANS L'UNIVERS DES SUPERCARS

- Moteur V8 de 6,2 litres à compresseur
- Boîte manuelle à six vitesses avec embrayage à double disque exigeant peu d'effort
- Freins en carbone céramique pour une puissance de freinage supérieure

GENÈVE – La Corvette ZR1 sera présentée le mois prochain, en première européenne, au Salon de l'automobile de Genève. Elle associe les technologies les plus raffinées dans le domaine des fibres de carbone, des céramiques et de l'électronique, avec un design distinctif.

Les composants spécialisés de la ZR1 se combinent harmonieusement dans ce qui est la voiture la plus puissante et la plus rapide jamais produite par General Motors. Cette supercar se distingue par des performances exceptionnelles, alliées à une grande douceur d'utilisation à basse vitesse. Les performances chiffrées seront communiquées ultérieurement.

Les tests préliminaires indiquent que la ZR1 progresse dans toutes les disciplines par rapport à la déjà redoutable Corvette Z06, qu'il s'agisse des accélérations, du freinage, de l'adhérence en courbes ou de la vitesse de pointe. Le rapport poids/puissance de la ZR1 est meilleur que celui de la Porsche 911 GT2, de la Ferrari 599 et même de la Lamborghini LP640. En fait, la ZR1 a pour mission d'être la première Corvette de série capable d'atteindre 320 km/h en pointe. La Corvette ZR1 devrait être disponible en Europe fin 2008, en série limitée.

Le moteur

Le nouveau V8 LS9 de 6,2 litres qui anime la ZR1 délivre une puissance de 620 ch* (462 kW) et une couple maximal de 807 Nm. Un gros compresseur volumétrique, muni d'un nouveau rotor à quatre lobes et assisté par un refroidisseur intégré de l'air de suralimentation, contribue à conférer à la ZR1 des performances de supercar. Assemblé à la main au Performance Build Center de GM, à Wixom, dans le Michigan, ce moteur a recours à des techniques spéciales utilisées en compétition.

La transmission

Le V8 à compresseur est accolé à une nouvelle boîte de vitesses manuelle à six rapports, servie par un embrayage à double disque capable de transmettre un couple phénoménal tout en n'exigeant qu'une pression modérée sur la pédale. Spécialement adaptée aux spécificités de la ZR1, la boîte de vitesses est étagée entre une première qui optimise l'accélération au démarrage et une sixième permettant d'atteindre la vitesse de pointe.

Le châssis

La ZR1 est construite sur le même châssis en grande partie en aluminium que la Corvette Z06 et dispose, elle aussi, de suspensions à roues indépendantes et doubles triangles à bras court/long (SLA) superposés en aluminium. Les amortisseurs à tarage variable Magnetic Selective Ride Control sont de série et ont été spécialement adaptés à la ZR1. L'aptitude du système à faire varier instantanément la dureté des amortisseurs a permis aux ingénieurs de développer des suspensions étonnamment souples, tout en obtenant des accélérations latérales supérieures à 1 g. Dans l'optique des hautes performances, les suspensions Magnetic Selective Ride Control améliorent la motricité au démarrage et favorisent une accélération souple et exempte de sautilllements. Elles aident aussi à supprimer les mouvements d'essieu dans les virages, sur les revêtements dégradés ou irréguliers.

Freins, jantes et pneus

Les freins de la ZR1 sont à la hauteur de son moteur. Les disques en carbone-céramique sont faits de carbure de silicium céramique renforcé de fibres de verre, un matériau qui se distingue par sa légèreté et sa résistance à l'usure et aux hautes températures. Ces disques high-tech sont pincés par des étriers à six pistons à l'avant et à quatre pistons à l'arrière, peints en bleu ZR1 exclusif.

Les freins sont visibles au travers des roues spécifiques ajourées. Ces jantes en alliage léger à 20 rayons ont un diamètre de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière. Elles sont peintes en argent brillant, une teinte appelée Sterling Silver. Des jantes chromées sont proposées en option. La ZR1 est chaussée de pneus Michelin Pilot Sport 2 développés spécialement à son intention, de dimension P285/30ZR19 à l'avant et P335/25ZR20 à l'arrière.

Design extérieur exclusif

La ZR1 est identifiable au premier regard. Un hublot en polycarbonate, au travers duquel on aperçoit la partie supérieure du moteur, a été aménagé au milieu de son capot surélevé en fibres de carbone. Le large bouclier avant en fibres de carbone, percé de deux ouïes de ventilation dans sa partie inférieure, et le spoiler arrière intégrant le troisième feu stop sont des

éléments spécifiques à la ZR1. Tous les éléments extérieurs ont été développés en vue d'améliorer la stabilité et le contrôle de la voiture à hautes vitesses.

Détails intérieurs

L'intérieur de la ZR1 reprend l'héritage du double cockpit propre à la marque. Les matériaux de haute qualité, la finition très soignée et la fonctionnalité sont à la hauteur des performances exceptionnelles de cette voiture. Parmi les aménagements intérieurs spécifiques, on mentionnera les seuils de porte frappés du logo ZR1, les appuie-tête brodés, l'indicateur de pression de suralimentation, l'affichage tête haute et les sièges allégés.

Brügg, 11.02.2008/CCH/TS

Personne de contact: Tony Staub

Kroymans Import Schweiz GmbH,
nyou sa, Bernstrasse 18, CH-2555 Brügg

Téléphone +41 32 332 87 87, Fax +41 32 332 87 80, media@kroymans.ch

Sites médias: <http://media.cadillaceurope.com>, <http://media.corvetteeurope.com>,
<http://media.hummereurope.com>, <http://media.gm.com>

Sites tout public: <http://www.cadillaceurope.com>, <http://www.corvette-europe.com>, <http://www.hummer.com>,
<http://www.gm.com>