



# CORVETTE

FOR RELEASE:

CONTACT:

#10395-3789

Les flancs évasés et les optiques rectangulaires des feux arrière sont des signes distinctifs de la Corvette ZR-1. Mais d'autres différences subtiles distinguent encore la dernière option Chevrolet des Corvette standard.

Voici quelques-unes de ces différences:

## LA CARROSSERIE

- La ZR-1 fait 25 mm de plus en longueur et 76 mm de plus en largeur que la Corvette Coupé 1989.
- L'évasement de la carrosserie à partir des portières vers l'arrière résulte d'un design nécessité pour loger les nouveaux pneus Goodyear classe Z. La largeur est ainsi augmentée de 76 mm (38 mm de chaque côté) à la section arrière de la voiture en son point le plus large. Cet élargissement a nécessité de nouvelles portes, de nouvelles ailes arrière, un nouveau bas de caisse, un nouveau panneau arrière de signalisation et un nouveau panneau supérieur arrière.
- La voie arrière de la ZR-1 est de 1.572 m -- 38 mm de plus que dans le coupé.
- La ZR-1 utilise de plus larges roues à l'arrière (17 x 11 in.) et de plus larges pneus P315/35ZR17.
- La ZR-1 pèse 1.572 kg -- 107 kg de plus que le coupé 1989.

## L'HABITACLE

- A l'intérieur, l'interrupteur principal sur la console centrale met le pilote aux commandes d'une Corvette extraordinaire. Toutes les dimensions et l'équipement apparent sont identiques.

#10395-3789

## LA TRANSMISSION

- La nouvelle boîte de vitesses ZF à 6 rapports -- calculée pour un couple de 576 Nm -- a été conçue spécialement pour la ZR-1, mais la Corvette Coupé 1989 peut aussi en disposer en option. La ZR-1 n'est pas disponible avec une boîte de vitesse automatique.

## LES FREINS

- Les freins à disque avant de la ZR-1 mesurent 330,2 × 28 mm -- les mêmes que ceux qui équipent le coupé 1989 Z51.

## LE MOTEUR

- Le moteur tout aluminium LT5 (disponible seulement sur l'option ZR-1) conditionné pour être associé à la boîte manuelle à 6 rapports, pèse approximativement 18 kg de plus que le moteur en fonte L98 conditionné pour la même transmission. Bien que l'utilisation de l'aluminium permette d'économiser 40 kg rien que pour le bloc-cylindres par rapport à son correspondant en fonte, le LT5 demande un poids supplémentaire de 4,5 kg pour le vilebrequin, de 7,7 kg pour les bielles, de 14 kg pour les culasses, de 9 kg pour le collecteur d'échappement, de 11,3 kg pour le support du vilebrequin et de 11,8 kg pour le logement des injecteurs et les chemises de cylindre.
- Le carter du moteur LT5 a une contenance de 11,4 litres d'huile, soit 6,6 litres de plus que le moteur L98.
- Le moteur LT5 utilise l'injection séquentielle de carburant, pour laquelle le carburant n'est introduit dans la chambre de combustion que lorsque le piston est en position d'allumage. Le L98 utilise le système à double allumage simultané, dans lequel le carburant est introduit chaque fois que le piston remonte dans le cylindre.
- Le dispositif ECM (Electronic Control Module) -- le cerveau -- du LT5 exécute six tâches de plus que l'ECM du L98. Plus spécifiquement, il surveille et signale électroniquement le fonctionnement des composants suivants:
  - 1/ la clé de contact;
  - 2/ le système d'alimentation en trois phases;
  - 3/ le système A.I.R. (Air Injection Reaction), qui introduit de l'air dans le courant des gaz d'échappement pour accélérer l'oxydation (une fonction assurée par la courroie de commande des accessoires dans le L98);
  - 4/ deux sondes à oxygène -- une dans chaque collecteur d'échappement -- pour contrôler en permanence la composition du mélange air/carburant (le L98 n'en a qu'une);
  - 5/ le système vitesse/densité, qui détermine à l'aide d'un programme de calcul précis la quantité d'air nécessaire dans le collecteur d'admission pour une injection optimale de carburant et pour atteindre le meilleur rendement du moteur (le système de mesure de la masse d'air du L98 utilise un débitmètre unique situé entre le filtre d'air et le papillon);
  - 6/ un limiteur de régime qui enclenche vers les 7000 t/m et qui coupe toute arrivée supplémentaire de carburant, de façon à éviter des dégâts à l'entraînement des accessoires.
- Le LT5 utilise un système de refroidissement comportant un radiateur plus important, en raison de la charge thermique plus forte.
- Le conditionnement d'air électronique (RPO C68) n'est pas disponible avec le LT5.

#10395-3789

### LA SUSPENSION

- ☐ Toutes les ZR-1 sont équipées de série du Performance Handling Package Z51 et du Selective Ride Control FX3 (les composants Z51 et FX3 sont disponibles en option sur les coupés 1989).

### LE CHASSIS

- ☐ Les supports hydrauliques sont standard avec le LT5, de façon à améliorer l'isolation du moteur.
- ☐ Un double collecteur d'échappement de 70 mm de diamètre est réservé en exclusivité à la ZR-1, afin de minimiser la résistance et de ne pas réduire la puissance du LT5.
- ☐ Les tuyaux d'échappement de la ZR-1 ont une forme rectangulaire qui s'accorde avec l'allure des feux arrière.

# # # # #