

# Sport auto

MONDADORI FRANCE

LE N°1 DE L'AUTOMOBILE D'EXCEPTION N°572 SEPTEMBRE 2009 5,50 €

**FERRARI 458 ITALIA**  
**PORSCHE GT3 RS**  
**BENTLEY MULSANNE**  
**UNE RENTRÉE TORRID**



**CORVETTE**  
plus vite que **FERRARI ?**

# LES INSOLENTES

DEUX BOMBES QUI FONT TREMBLER LES STARS



**NISSAN** devant  
**PORSCHE ?**

T 02424 - 572 - F: 5,50 €



FRANCE MÉTRO: 5,50 €  
DOM: 6,30 € - BEL: 6 €  
CH: 9,90 F\$ - CAN: 10 \$ CAN -  
ESP: 6,20 € - GR: 6,20 € -  
ITA: 6,20 € - LUX: 6 € -  
MAR: 7,70 Dh -  
TOM: SURF 900 CFP -  
AVION 1800 CFP -  
PORT. CONT.: 6,20 € -  
TUN: 10 DTU.

↘ **ESSAI LAMBORGHINI**  
**GALLARDO BALBONI**

↘ **FORMULE 1 POURQUOI**  
**BOURDAIS S'EN VA**

Motor  
Corvette ZR1 / Power 430 CVmax

# LES POINTS SUR LES «»

Avec ses 647 chevaux, la Corvette ZR1 est redoutée, même en Italie. Mais Ferrari se prend au jeu et accepte de nous prêter une Scuderia pour relever le défi. Mission : remettre l'église au milieu du village. Verdict : en direct du circuit de Spa-Francorchamps...

Par Laurent Chevaleyre / Photos Laurent Villipin





Malgré Corvette ZR1 / Ferrari 430 Scuderia

■ Changement de décor dans le Scuderia, un chaque élément de confort a soigneusement été évincé, au bénéfice de la masse totale. Notez la présence des vitres à meurtrières, en option, qui rappellent la F40.

■ Scheel s'installe au volant de la ZR1, inutile pour lui de lire le mode d'emploi : il est actuellement leader du championnat de France GT FISA 2009 au volant d'une CAR en catégorie GT1.

- Corvette ont toujours brillé par leur légèreté. Rappelons que, en plus, la ZR1 bénéficie d'un traitement spécifique à grand renfort de carbone et de magnésium. Le bilan des rapports poids/puissance tourne logiquement à l'avantage des Yankees : 2,3 kg/ch pour la ZR1 contre 2,6 kg/ch pour la Scuderia. Pas gagné. D'autant qu'en matière de couple maxi, il y aurait comme une légère différence : 47,9 mkg à 5 250 tr/mn pour la Scuderia contre 63,5 mkg à 3 800 tr/mn pour la Corvette !  
Premier round, Scheel s'installe au volant de la ZR1 pour un tour de chauffe. Pas la peine de lire le mode d'emploi. Notre homme est un habitué des gros V8 à l'avant, puisqu'il est en tête du championnat de France GT 2009, avec Bruno

Hernandez, sur une Corvette C6R catégorie GT1 (V8 atm, 7 litres, 580 ch et 1 125 kg). Premiers tours chrono et premières impressions, à chaud : « Cette ZR1, c'est une rocket ! T'arrives aussi vite dans les virages qu'avec la GT1 de course ! Avant Blanchard, j'ai à fond de 5, c'est très rapide et elle reste l'épaisseur. Ça glisse à 230 km/h, avec beaucoup de progressivité. Tu peux exagérer les vitesses d'entrée, il n'y a pas de sous-virage, tu ne perds jamais le train avant. » Vraiment bluffé par les capacités de mise en vitesse du V8 à compression, Scheel est également surpris par le côté grand tourisme de la ZR1 : « Elle est extrêmement puissante, mais très civilisée. » Retour au stand, avec un meilleur temps au tour affiché en 2'43"21. Et une dernière précision de Scheel, qui

« La ZR1, c'est une rocket ! T'arrives aussi vite dans les virages qu'avec la GT1 de course ! » Soheil Ayari

■ Malgré sa puissance de supériorité et ses ibérons sur circuit, la Corvette ZR1 reste étonnamment civilisée, comme la Ferrari 599 GTB Fiorano par exemple.



Mercedes-AMG GT R / Ferrari 430 Scuderia



Au bord du circuit, deux chronos, plus l'acquisition de données: la chasse aux dixièmes est ouverte.

Impossible d'envoyer un tel duel sur un touriste. C'est pourquoi il faut voir les choses en grand, comme le circuit de Spa-Francorchamps et ses 7 kilomètres... Impitoyables!

partage le circuit avec d'autres voitures ce jour-là : « Il y avait beaucoup de monde sur le podium, ça m'a un peu gêné par endroits, le permis qu'il y a encore moyen d'améliorer le chrono. » Noté. Mais Theure tourne et la Scuderia s'impose: Changement de baquet et changement de décor. Le V12 de Maranello entre en piste, devant le staff Ferrari toujours sympathique mais visiblement tendu. Premier passage en... 2'46"1. Ambiance électrique chez les tifosi. La Ferrari pointe à trois secondes de la Corvette. Mais au troisième passage de Scheif, l'incroyable se produit: 2'41"96... David vient de battre Goliath! Explosion de joie du côté italien, qui s'apprête à piler les gaules. Hep! pas si vite. Car pour être impitoyable, il faut laisser à Scheif le temps de faire un tour.

## CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS : MYTHIQUE

Un mythe, un mast... Le circuit de Spa-Francorchamps, en Belgique, est absolument incontournable dans le paysage du sport automobile. Pour deux raisons principales. La première, c'est son histoire au cours de laquelle ses multiples tracés ont façonné de véritables légendes. Comme celle d'Henri Pescarolo, au Tancin Janssens, qui obtient le record de la moyenne la plus élevée sur un circuit routier à... 262 km/h au volant de sa Maserati 600. La deuxième raison, c'est sa configuration. Rapides et vallonnées, ses 7,004 kilomètres sont réputés pour réclamer une bonne dose de courage. Avec des passages mythiques comme Blanchimont ou le Raidillon de l'Eau-Rouge, dont toute la question est

de savoir si on passe à fond. Mais Spa, c'est aussi un calendrier d'épreuves mythiques comme les célèbres 24 Heures (du juillet) ou le grand prix de Formule 1 (fin août). Sans oublier d'innombrables manifestations, entre le 15 mars et le 15 novembre, qui offrent un spectacle gratuit pour les visiteurs. C'est le cas pendant toute l'année d'accès au Club de Spa, qui a permis de profiter de la piste avec des GT, des voitures des Formules (Competition Apollo, Minardas SL-65 Black Series, etc.). Ce club propose de piloter sa propre voiture, de sport ou de course, sur des circuits mythiques pendant des jours dédiés (Le Mans, Le Mans, Nurburgring, etc.). Renseignements : [www.spa-francorchamps.be](http://www.spa-francorchamps.be) et [www.clubspa.com](http://www.clubspa.com)



ZR1 ou Scuderia... qui pousse plus fort ? Avec un pic d'accélération longitudinale de 1,06 G (contre 0,91 G avec la Ferrari), la Corvette remporte le sprint.



« La boîte F1 de la Scuderia est incroyable. Il n'y a rien à faire, ça passe tout seul. » Soheil Ayari



## TEMPS AU TOUR SPA-FRANCORCHAMPS

1<sup>er</sup> ■ Ferrari 430 Scuderia  
**2'40"00**

2<sup>e</sup> ■ Corvette ZR1  
**2'41"69**

## TECHNIQUE

	FERRARI 430 SCUDERIA	CORVETTE ZR1
<b>Moteur</b>		
Alimentation	V6, 32 V	V8, 16 V
Position	Centrale, longitudinale	Centrale avant, longitudinale
Gestion électronique	Gestion électronique intégrale	Gestion électronique intégrale
Injection		Compresseur volumétrique
Cylindres	4 300 cm <sup>3</sup>	6 162 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	93 x 81 mm	103,23 x 58 mm
Rapport volumétrique	13,3	9,1
Pression max	6 650 tr/min	6 500 tr/min
Pression max	510 ch à 6 500 tr/min	647 ch à 6 500 tr/min
Pression au 1/2	118 ch/l	104 ch/l
Consommation	42,9 mpg à 5 250 tr/min	83,5 mpg à 3 800 tr/min
Consommation	11,1 mpg	13,6 mpg
<b>Transmission</b>		
Box, vit. & rapport	Roues AR, 6 rapports séquentiels	Roues AR, 6 rapports
Contrôle	En série	En série
Contrôle	En série + contrôle de trajectoire	En série + contrôle de trajectoire
<b>Châssis - châssis</b>		
Supérieur avant	Triangles superposés, amortissement pick-up, barre stabilisatrice	Triangles superposés, ressort à lames transversales, barre stabilisatrice
Supérieur arrière	Triangles superposés, amortissement pick-up, barre stabilisatrice	Triangles superposés, ressort à lames transversales, barre stabilisatrice
Directeur	Crémaillères, assistées	Crémaillères, assistance variable
Amortisseur avant	Ventilés percés carbone/céramique (386)	Disques ventilés percés (394)
Amortisseur arrière	Ventilés percés carbone/céramique (380)	Disques ventilés percés (380)
En série	En série	En série
<b>Poids</b>		
Cylindres avant	1 350/1 383 kg	1 319 kg (N.C.)
Reservoir/poids	2,6 kg/pch	2,1 kg/pch
<b>Dimensions - capacité</b>		
Longueur - largeur - hauteur	4 312 - 1 922 - 1 199 mm	4 438 - 1 927 - 1 240 mm
Empattement	2 400 mm	2 686 mm
Voie AV/AR	1 669/1 610 mm	1 607/1 580 mm
Voie AV/AR	8 410 x 19	10 x 19 & 12 x 20
Pneumatiques AV/AR	225/35 ZR 19 & 285/30 ZR 19	281/30 ZR 19 & 315/25 ZR 20
Capacité	93 l	88 l
<b>Performances mesurées</b>		
Maxi (vitesse)	320 km/h	350 km/h
0-100 (s)	3"7	N.C.
0-100 (s)	30"6	N.C.
<b>Budget</b>		
Prix de base	202 900 €	136 990 €

## BIG BROTHER

Pour mesurer les temps au tour de la ZR1 et de la Scuderia, nous avons utilisé le système d'acquisition de données Inpact Performance Box. Ce petit boîtier, fait par des ventouses au pare-brise, est utilisé par de nombreux constructeurs, fabricants de pneus au tour de la course. Il permet d'enregistrer un nombre impressionnant de paramètres : accélération, freinage, G latéraux, vitesse moy., etc. Ainsi, sur les circuits de la ZR1, pendant les tours de Spa-Francorchamps, on note que l'accélération latérale est plus importante dans la Corvette (1,15 G). En revanche, la Scuderia reprend ses freins au freinage avec un pic de décélération à 1,28 G contre 1,22 G pour la ZR1. Dernier avantage du système, qui ne gâche rien, son utilisation est d'une simplicité extrême (500 euros).

Renseignements : [www.inpact-store.com](http://www.inpact-store.com)

