



Zur sofortigen Veröffentlichung

Cadillac XLR-V: Luxus-Roadster mit Kompressor für höchste Performanz

- **4,4L V-8 Northstar-Triebwerk mit Kompressor und variabler Ventilzeitensteuerung**
- **Beschleunigung von 0-100 km/h unter fünf Sekunden**
- **Ein luxuriöser Supersportler, der Leistung und Komfort mit Stil vereint**

FRANKFURT – Der Cadillac XLR-V, seit April in den Cadillac-Showrooms in Europa zu bewundern, ist ein weiteres Mitglied der wachsenden Luxus-Sportwagenfamilie, die unter der Bezeichnung V-Serie für Aufsehen sorgt. Für die fulminante Art der Fortbewegung dieses neuen amerikanischen Luxus-Cabrios bürgt der kompressorgeladene Northstar V-8 Motor mit 331 kW (450 PS). Seine Riesenkräfte werden von dem im Heck angeordneten Sechsgang-Automatikgetriebe mehr als souverän auf die Straße gebracht – der XLR-V schafft die 0-100 km/h in rasanten 4,7 Sekunden.

Mit seinen kompakten Abmessungen von 4,51 Meter auf 1,84 Meter basiert der XLR-V auf dem zur Ikone gewordenen Evoq-Konzeptfahrzeug, der das Bild von Cadillac weltweit neu definierte. Markant ist nicht nur das Aussehen des Cadillac XLR-V, das sich wohltuend von der heutigen Beliebigkeit absetzt. Durch Anordnung von Getriebe und Antrieb im Heck resultiert eine sehr vorteilhafte 50:50 Achslastverteilung, die ein sehr ausgewogenes Verhalten und tolles Dynamikvermögen garantiert. Neben ausgeklügelten Technologien und intelligenten Lösungen wartet der Cadillac XLR-V natürlich mit ultimativem Luxus auf, schließlich ist er ja ein echter Cadillac.

Wie alle anderen Mitglieder der V-Serie unterscheidet sich dieser edle Zweisitzer durch seine äußeren und inneren Werte deutlich von der Konkurrenz. Die Optik wird vorn, typisch für Cadillac, durch den Wabekühlergrill bestimmt, während die 19-Zoll-Räder für das kraftvolle Auftreten dieses Edelsportlers stehen. Auch im Inneren herrscht natürlich Edelambiente: Ebenholz und Aluminium - eine kühne Mischung. Das Chassis wiederum bietet ein besonderes

(WEITER)

Highlight: das leistungskalibrierte Fahrwerk-Steuersystem "Magnetic Ride Control (MR)" . Dieses intelligente System garantiert im Verbund mit den üppig dimensionierten Bremsen, Stabilisatoren und Rädern auf Straße und Rennpiste gleichermaßen eine perfekte Straßenlage und unbegrenzten Fahrspaß.

Northstar-Motor mit Kompressor

Die Kraftquelle des XLR-V bildet eine 4,4 Literversion des Northstar-Motors mit Verdrängungslader, Ladelüftkühler und höherer Kraftstoffpumpenkapazität. Dieser V8-Motor mit DOHC, als Northstar V-8 SC (supercharged) bezeichnet, erzeugt 331 kW (450 PS) bei 6400 U/min und ein Drehmoment von 561 Nm bei 3900 U/min – ein weiterer Vorteil in der Praxis: bei Drehzahlen zwischen 2200 und 6000 U/min sind bereits 90% der Leistung verfügbar.

Der ausgeladene Northstar V-8 erzeugt 124 PS (91 kW) mehr als sein selbstansaugendes Gegenstück. Mit seiner spezifischen Leistung von über 100 PS pro Liter Hubraum gehört er hubraumspezifisch weltweit zu den stärksten V8-Motoren. Doch der im XLR-V zum Einsatz kommende Northstar V-8 SC hat außer einer gewaltigen Höchstleistung noch mehr zu bieten.

Dieser DOHC-Motor verfügt über eine variable Ventilzeitensteuerung, um eine gute Drehmomentverteilung über den gesamten Drehzahlbereich zu gewährleisten. Dank der ausgewogenen Steuerung bleibt jedoch die von einer Luxusmarke erwartete Finesse und Laufkultur erhalten. Die aggressive Drehmomentkurve, die durch Wahl eines aufgeladenden Motors resultiert, zeigt im Vergleich zum selbstansaugenden V8 ein um 138 Nm höheres Drehmoment. Kein Wunder also, dass der XLR-V beim Beschleunigungstest von 0 auf 100 km/h sicher in den "Unter-fünf-Sekunden-Club" katapultiert wird – übrigens, eine typische Eigenschaft von Fahrzeugen der V-Serie.

Luftansaugsystem und Auspuffanlage

Das Luftansaugsystem des XLR-V ist exakt auf die Erfordernisse des großen Motors und des Kompressors zugeschnitten. Diese konzeptionellen Modifikationen vergrößern den Luftstrom zum Motor um 30 Prozent. Die Luft wird über zwei Luftkanäle vom Fronteinlass über den Kühler zum Kompressor geleitet, wobei sich die beiden Luftkanäle vor dem Kompressor zu einem vereinen. Resultat: nur ein Luftmassenmesser ist erforderlich.

(WEITER)

Das System ist auf einen möglichst ungehinderten Luftstrom ausgelegt, um dem Kompressor die maximale Luftmenge zuführen zu können. Alle Luftkanäle wurden so konstruiert, dass etwaiges Heulen und Resonanzgeräusche vom Kompressor minimiert werden. Dadurch resultiert ein stimulierendes, angenehmes Ansauggeräusch. Die Auspuffanlage wiederum besticht mit einem einzigartigen Schalldämpferdesign, das eine konventionelle Bauweise effizient mit einem raffinierten Design für optimalen Luftstromdurchfluss verbindet.

Das Abgas wird durch eine Reihe interner Schalldämpferkammern geleitet, damit der Geräuschpegel bei Routinefahrten auf Straßen und Autobahnen auf einem angenehmen Pegel bleibt. Drückt man jedoch etwas beherzter auf das Gaspedal, öffnet sich ein unterdruckgesteuertes Pierburg-Ventil und ermöglicht ein direktes Hindurchströmen des Abgases. Perforationen im Rohr erlauben eine Abgasableitung in Schalldämpferkammern. Ihr Hauptzweck ist jedoch die Reduzierung des Rückstaudrucks und eine Leistungserhöhung.

Sechsgang-Automatikgetriebe

Der Northstar V-8 SC ist mit einem Hydra-Matic 6L80 Sechsgang-Automatikgetriebe ausgestattet. Neu ist hierbei insbesondere die erstmalige Anwendung dieses GM Sechsgang-Automatikgetriebes in einer Heckkonfiguration. Das 6L80 Getriebe zeichnet sich durch eine Doppelkupplungsanordnung, "Clutch-to-Clutch" genannt, die Schaltverluste deutlich reduziert. Das Gehirn dieses Getriebes ist ein wegweisender, integrierter 32-Bit-Getriebecontroller, der für weiche und präzise Schaltvorgänge verantwortlich zeichnet. Der große Übersetzungsbereich von 6,04:1 verbessert die Leistungsausbeute und reduziert den Kraftstoffverbrauch.

Das 6L80 Getriebe integriert darüber hinaus äußerst raffinierte Fahrkomfortsysteme: "Performance Algorithm Shifting (PAS)", "Performance Algorithm Liftfoot (PAL)" und natürlich "Driver Shift Control (DSC)". PAS ist ein leistungsabgestimmter Schaltalgorithmus, mit dem der elektronische Getriebecontroller die automatische Gangwahl übersteuert, wenn Sie Lenkmanöver mit hoher Querschleunigung bei geschlossener Drosselklappe ausführen. Gleichzeitig schaltet der Controller unter Ausrücken der Wandlerkupplung blitzschnell herunter, um ein weiches Beschleunigen beim erneuten Betätigen des Gaspedals zu gewährleisten. PAL wiederum minimiert die Hochschaltvorgänge beim Fahren mit geschlossener Drosselklappe und in Kurven, wodurch stets der korrekte Gang eingelegt bleibt und überflüssiges Schalten vermieden wird. Natürlich fehlt auch die DSC-Option nicht, mit der Sie die Gänge der Reihe nach manuell über den Schalthebel einlegen können.

(WEITER)

Die feine elektronische Kalibrierung von Motor und Getriebe garantiert ein kultiviertes Schaltgefühl. Während des Schaltens wird die Leistung unverzüglich gedrosselt und anschließend wieder wohldosiert erhöht. Dadurch sind die Schaltvorgänge praktisch nicht mehr wahrnehmbar.

Höchstleistungen auch beim Fahrwerk

Die Modifikationen am Chassis des XLR-V umfassen größere Bremsen, ein rekaliertes "Magnetic Ride Control (MR)"-System, einen größeren Vorderachsstabilisator sowie einen hinzugefügten Hinterachsstabilisator. Steifere Lagerbuchsen an den unteren Hinterachsenlenkern, größere Felgen und Reifen und ein Servolenkungsölkühler runden das Bild ab.

Die am deutlichsten fühlbare Änderung erfolgte im Bremssystem, die der erhöhten Leistung und der gewaltigen Dynamik des XLR-V Rechnung trägt. Trotz weicher, müheloser Bremsbetätigung ist exakte Bremskraftdosierung sichergestellt, die für ein souveränes Anhalten sorgt. Hierzu griffen die Chassis-Ingenieure auf die J55 Bremsen mit größeren Bremsscheiben mit querverlaufenden Belüftungsbohrungen und Hochleistungsbremssattelbelägen zurück, die im Wesentlichen identisch mit denen der Z51 Corvette sind. Der Durchmesser der Vorderrad-Bremsscheiben beträgt 340 mm, bei den Hinterrad-Bremsscheiben ist er 330 mm. Die Bremsscheibendicke wurde vorn und hinten für eine höhere Hitzebelastbarkeit erhöht. Das Bremssystem beinhaltet Vorderrad-Bremssättel mit Zwillingskolben und Hinterrad-Bremssättel mit einem Kolben.

Die "Magnetic Ride Control" des XLR-V wurde neu kalibriert, um den verbesserten Fahreigenschaften und der fulminanten Dynamik dieses Roadsters mit Kompressoraufladung zu entsprechen. Dieses System versucht aus Gründen des Fahrkomforts die Karosserie stets waagrecht zu halten und Karosseriebewegungen drastisch zu reduzieren. Durch die MR-Rekalibrierung – in Kombination mit einem steiferen Vorderachsstabilisator, dem neu hinzugefügten Hinterachsstabilisator sowie den steiferen Hinterachsenlenker-Lagerbuchsen – bietet der XLR-V im Vergleich zum Standard-XLR eine subtil verbesserte Fahrdynamik. Ein weiteres Merkmal der V-Serie ist das StabiliTrak-System, bei dem der Fahrer zwischen vier Stabilitätseinstellungen wählen kann. Für Performanz-Enthusiasten gibt es zudem einen Modus, bei dem das System erst später eingreift.

(WEITER)

Die Felgen und Reifen wurden für eine verbesserte Straßenlage vorn auf 235/45R19 und hinten auf 255/40R19 vergrößert. Bei den Reifen handelt es sich um Pirelli-Runflats.

Kühlstrategien für hohe Leistung

Um den erhöhten Anforderungen von Antriebsstrang und Servolenkungssystem des XLR-V gerecht zu werden, wurde eine Reihe von Verbesserungen am Kühlsystem vorgenommen. Diese Modifikationen gewährleisten, dass dieser Leistungsträger sein volles Potenzial entfalten kann und alle Erwartungen an Finesse und Perfektion eines ultraluxuriösen Roadster erfüllt werden. Diese Verbesserungen umfassen:

- Zusätzlicher Motorölkühler
- Zusätzlicher Getriebeölkühler
- Große Ein- und Auslassöffnungen des Zusatzkühlers
- Separater Kühler für Kompressor
- Servolenkungsölkühler, der aus einem mit Drahtborsten umwickelten Rohr besteht und ähnlich wie eine Haarbürste aussieht. Im Gegensatz zu herkömmlichen Lammellenkühlern ermöglicht das Borstendesign einen Luftstromdurchfluss am Kühler aus allen Richtungen und damit eine effizientere Kühlung.
- Die Radläufe hinter den Zusatzkühlern wurden mit Lüftungsgittern versehen, wodurch die von den Kühlern stammende Luft austreten kann und die Bremsen zudem besser gekühlt werden.

Änderungen am Design der V-Serie

Die Änderungen am Design vermitteln dem XLR-V eine den Leistungsverbesserungen angemessenen sportlichen Charakter, ohne die Aura von dezenter Eleganz zu beeinträchtigen.

Die Verbesserungen am Außen- und Innen-Design umfassen:

- Polierter Wabenkühlergrill oben und unten, ein Erkennungszeichen der V-Serie
- Aggressiv geformte Profilmotorhaube, die den XLR-V als kompressorgeladenes Kraftpaket ausweist
- Zehnspeichen-Aluminiumfelgen mit Beschichtung aus Sterling-Silber
- Exklusive V-Serien- und Kompressor-Embleme, die subtil auf die Rasse des XLR-V hinweisen. Darunter "XLR-V" und "Supercharged"-Embleme an den vorderen Kotflügeln, an den Türen und am Kofferraumdeckel

(WEITER)

- Vier Auspuffendblenden aus poliertem Edelstahl
- Schwarze Bremssättel mit eingraviertem V-Serienlogo
- Für den Schalthebelknopf, den Becherhalterbereich, das neu geformte Lenkrad und Teile der Türen und Mittelkonsole wird Zingana-Holz, ein ebenholzschwarzes Holz mit ausgeprägter Maserung, verwendet
- Ruhige, zurückhaltende Eleganz durch den ebenholzfarbenen oberen Innenraumbereich und eine überwiegend ebenfalls in Ebenholz- oder aber in Schieferfarbe gehaltenen unteren Bereich
- Die Innenraumkomponenten, vom Armaturenbrettpolster über die Überrollbügel bis hin zu Türverkleidungen, Armlehnen, Mittelkonsole und Lenkrad sind mit ebenholzfarbenem, französisch gestepptem Leder überzogen.
- Die weichen, französisch gesteppten Ledersitze sind entweder ebenholz- oder schieferfarben und bilden mit den perforierten Wildledereinsätzen an den Sitzen und den Türblech-Zierblenden ein optisch stimmiges Bild.
- Die Aluminium-Zierblenden im gesamten Innenraum, von den Schwellerleisten bis zur Audiodeckeneinfassung und den Lenkradeinsätzen weisen ein neues, sehr energisches Finish auf.
- Instrumententafel und beifahrerseitiges Armaturenbrett sind mit V-Serien-Emblemen aufgewertet.

Der XLR-V wird im prämierten und topmodernen GM-Montagewerk in Bowling Green, Kentucky, USA, gebaut.

###

Kontakte:

Dick P. Braakhekke
 Cadillac and Corvette Europe Public Relations
 Phone: +31 (0) 346-258-627
 E-mail: dbraakhekke@cadillaceurope.com

Klaus-Peter Martin
 GM Global Product Communications
 Phone: +1-313-665-3168
 E-mail klaus-peter.martin@gm.com