



Para publicación inmediata

Cadillac XLR-V: biplaza descapotable de alto rendimiento sobrealimentado

- **Northstar 4.4L V-8 sobrealimentado con sistema de distribución variable**
- **Aceleración de 0-100 km/h (0-62 mph) en menos de cinco segundos**
- **Lujo, potencia, rendimiento, comodidades personales y estilo**

FRÁNCFORT – El Cadillac XLR-V, que se encuentra disponible en los concesionarios de Cadillac en Europa desde abril, viene a completar a la creciente familia de vehículos de lujo y alto rendimiento de la serie V. El XLR-V combina lujo con potencia, rendimiento, comodidades personales y estilo; y está equipado con un motor sobrealimentado Northstar V-8, que genera 331 kW (450hp). En combinación con una transmisión automática de seis velocidades y montaje trasero, el motor sobrealimentado del XLR-V se encarga de conseguir una aceleración de 0-100 km/h (0-62 mph) en 4,7 segundos.

Con unas compactas dimensiones de 4,51 metros por 1,84 metros, el XLR-V se basa en el concepto de automóvil Evoq, que marcó un hito por sí mismo, y que redefine la percepción de Cadillac alrededor del mundo. El Cadillac XLR-V ofrece la combinación de un estilo audaz e inconfundible con lujos contemporáneos, tecnologías ingeniosas, tracción trasera y distribución de pesos del 50/50 aproximadamente para un equilibrio y dinámica del vehículo superiores, a un nivel de rendimiento avanzado.

Como con todos los miembros de la familia de la serie V, las características interiores y exteriores distinguen claramente a este biplaza. El vehículo luce una exclusiva parrilla con fondo de tela metálica, neumáticos de 19 pulgadas montados en las cuatro ruedas, junto con detalles de aluminio y de madera de ébano en todo el interior. El chasis se ha mejorado de tal modo que permite ser igual de atractivo y seguro tanto si se circula por la calle o como en pistas de competición, incluye grandes frenos, barras estabilizadoras, neumáticos y llantas, más un sistema de control de conducción magnético (Magnetic Ride Control) calibrado para obtener un máximo rendimiento.

(MÁS)

Motor Northstar sobrealimentado

En el corazón del XLR-V se encuentra la versión 4.4L del motor Northstar con intercambiador de calor y sobrealimentación. El motor de 8 válvulas con doble árbol de levas (DOHC), conocido como Northstar V-8 SC (sobrealimentado), produce 331 kW (450 hp) a 6.400 rpm y 561 Nm de par motor a 3.900 rpm. El rendimiento del motor ofrece una curva plana de par al desarrollar el 90 por ciento de su par máximo entre 2.200 y 6.000 rpm.

El Northstar V-8 sobrealimentado genera 124 caballos de fuerza (91 kW) más que su homólogo atmosférico y logra una salida específica de más de 100 caballos de fuerza por litro, lo que hace de éste uno de los motores V-8 de serie más potentes del mundo. Sin embargo, el Northstar V-8 utilizado en el XLR-V entrega algo más que potencia a raudales.

El motor DOHC incluye un sistema de distribución variable que proporciona un rendimiento superior extraordinario mientras conserva el refinamiento y la calidad asociados con una marca de lujo. La elevada curva plana de par motor que permite la elección de un motor sobrealimentado otorga al XLR-V supone un nivel de par motor superior en 138 Nm al de su homólogo V-8 atmosférico, posibilitando la aceleración con firmeza y el formar parte del selecto club "menos de cinco segundos" para aceleraciones de 0-100 km/h (0-62 mph), una prestación exclusiva de los vehículos de la serie V.

Entradas y salidas de aire

El sistema de entrada de aire en el XLR-V ha sido diseñado para satisfacer las necesidades generadas por el gran motor y el turbocompresor. Estas modificaciones consiguen un aumento del flujo de aire al motor en un 30 por ciento, dirigiéndolo desde la entrada de aire delantera sobre el radiador a través de dos conductos, que convergen en uno principal al llegar el turbocompresor, de modo que sólo se requiere un único sensor de volumen del flujo de aire.

El sistema se ha diseñado para permitir un flujo de aire lo más libre posible, aportando la máxima cantidad de aire al turbocompresor. Cada conducto se ha ajustado cuidadosamente para minimizar el ruido y la resonancia del turbocompresor y obtener así un sonido de la entrada de aire lo más placentero posible. El sistema de escape presenta un diseño del silenciador exclusivo, que combina eficientemente el tipo de construcción de un silenciador más convencional con un diseño de alto rendimiento y de flujo directo.

(MÁS)

Para mantener los niveles de sonido en un tono ronco placentero durante todo el día mientras se conduce por calles y autopistas, el escape es direccionado a través de una serie de cámaras internas que atenúan los niveles de ruido del mismo. Cuando la conducción se vuelve más deportiva, una válvula Pierburg en el silenciador se abre para permitir un escape libre de flujo directo. Existen perforaciones en el tubo para permitir la disipación en las otras cámaras del silenciador, pero el efecto final es reducir la contrapresión y aumentar la potencia.

Transmisión automática de seis velocidades

El Northstar V-8 SC está acoplado a la nueva transmisión automática de seis velocidades Hydra-Matic 6L80 de GM, en su primera implantación en configuración de montaje trasero. La 6L80 emplea un funcionamiento de tipo embrague a embrague y un avanzado controlador de transmisión de 32 bits integrado que permite una cambios de marcha suaves y precisos. Además, una amplia distribución en una relación 6,04:1 permite una buena autonomía, ahorro de combustible y un alto rendimiento.

La 6L80 también incorpora muchas características mejoradas para la conducción avanzada, entre ellas PAS (Performance Algorithm Shifting), PAL (Performance Algorithm Liftfoot) y DSC (Driver Shift Control). El sistema PAS permite al controlador de transmisión electrónica cancelar la selección automática del cambio cuando se suelta el acelerador, en maniobras de alta aceleración lateral, mientras el sistema efectúa cambios hacia marchas más cortas con la liberación del embrague del convertidor de par para un arranque suave cuando se pisa nuevamente el acelerador. El sistema PAL minimiza los cambios hacia marchas más largas cuando se suelta el acelerador en conducción normal y en curva para mantener la relación de marcha correcta y aliviar la "ocupación" del transmisión. El control cambio manual DSC permite que el conductor cambie las marchas de modos secuencial manualmente mediante de la palanca de cambios.

La suavidad en el cambio de marchas procede de una calibración electrónica muy estudiada tanto del motor como de la transmisión. Durante los cambios de marcha, baja la potencia instantáneamente y eleva de nuevo de un modo muy cuidadoso para que no se noten los cambios de marcha.

(MÁS)

Sistemas de chasis adaptados al rendimiento

Las modificaciones del chasis en el XLR-V incluyen frenos más grandes, control de conducción magnético (MR) recalibrado, barra estabilizadora delantera más grande y la incorporación de una barra estabilizadora trasera; bujes del brazo de control inferior trasero más duros, neumáticos y llantas más grandes, un refrigerador del fluido de la dirección asistida y una bomba de combustible con mayor capacidad.

El cambio más notable se realizó en el sistema de frenos para asegurar un elevado poder de detención y un funcionamiento de los frenos seguro y suave, dado el incremento en la potencia y las capacidades de manejo del XLR-V. Para lograr esto, los ingenieros del chasis cambiaron a frenos J55, fundamentalmente los mismos utilizados en el Corvette Z51, con discos perforados más grandes y pastillas de freno de alto rendimiento. Los discos delanteros tienen un diámetro de 340 mm y los traseros de 330 mm. Se incrementó el grosor de los discos delantero y trasero para una mayor capacidad térmica. El sistema de frenos incorpora mordazas delanteras de pistón doble y traseras de pistón simple.

Se recalibró el sistema de control de conducción en el XLR-V para gestionar adecuadamente las nuevas prestaciones que demanda la versión biplaza sobrealimentada. El sistema busca mantener el chasis en un plano estable en todo momento, permitiendo a los conductores una conducción cómoda al reducir notablemente las perturbaciones que se perciben en el cuerpo del vehículo. La recalibración del MR, combinada con una barra estabilizadora delantera más dura, la incorporación de una barra estabilizadora trasera y bujes del brazo de control trasero más duros, cambia sutilmente las características de conducción del XLR-V cuando se lo compara con un XLR estándar. Otro componente básico de la serie V es un sistema de control del chasis (StabiliTrak), con modo de cuatro canales/cuatro selecciones que permite al conductor cambiar entre cuatro ajustes de estabilidad, incluyendo un modo de rendimiento "sin tanto control" para los pilotos más exigentes.

Se ha aumentado el tamaño de los neumáticos y de las llantas para mayor aplomo en la carretera; las delanteras en 235/45R19 y las traseras en 255/40R19. Los neumáticos que monta son Pirelli de tipo run-flat.

(MÁS)

Estrategias de enfriamiento para un alto rendimiento

Para cumplir con las nuevas demandas que exigen los sistemas de dirección asistida y el grupo propulsor del XLR-V, se han realizado un buen número de mejoras en los sistemas de refrigeración, a fin de asegurar que el vehículo puede alcanzar su potencial de rendimiento máximo mientras cumple con las expectativas de refinamiento y sofisticación que se esperan en un biplaza ultra lujoso. Estas mejoras incluyen:

- Refrigerador auxiliar del aceite del motor
- Refrigerador auxiliar del aceite de la transmisión
- Aperturas auxiliares de entrada y salida del refrigerante de mayor tamaño
- Radiador dedicado para el turbocompresor
- Refrigerador de fluido de la dirección asistida, que consisten en un tubo envuelto en cerdas metálicas, lo que le otorga una apariencia similar a la de un cepillo para el cabello. A diferencia de los refrigeradores de aletas más tradicionales, el diseño de cerdas permite el flujo del aire a través del refrigerador desde todas las direcciones, logrando un enfriamiento más eficaz y eficiente.
- Se incorporan ranuras en los forros de los pasos de ruedas detrás de los refrigeradores auxiliares para extraer el aire de los mismos y ayudar a mejorar el enfriamiento de los frenos.

Modificaciones en el estilo de la serie V

Las modificaciones en el estilo logran que el XLR-V adquiera un aspecto más agresivo en consonancia con sus capacidades de rendimiento optimizadas, si bien conserva un aura de refinada elegancia. El refinamiento en el diseño exterior e interior incluye:

- Parrillas de tela mecánica delanteras superior e inferior pulidas, una característica exclusiva de la serie V
- Capó con cúpula esculpida prominente, que ya delata al XLR-V como un vehículo sobrealimentado
- Llantas de 10 radios de aluminio con terminación de tipo plata de ley
- Las insignias exclusivas de la V y el anagrama Supercharged que proclaman sutilmente el linaje del XLR-V, y anagramas "XLR-V" y "Supercharged" en las aletas delanteras, las puertas y la tapa del maletero.

(MÁS)

- Cuatro extremos del tubo de escape de acero inoxidable pulido
- Mordazas de los frenos acabados en negro con el logo de la serie V estampado
- Se utiliza madera Zingana, una madera de color ébano y veta delicada en el pomo del cambio de marcas, en el área del portavasos, en el volante de nuevo diseño y en algunas zonas de las puertas y de la consola central.
- La parte superior del interior es en ébano, y ya sea con ébano o esquisto como el color dominante en la parte inferior, manteniendo así una sensación de tranquilidad y sobria elegancia.
- Piel en color de ébano con costura francesa envuelve todos los componentes del interior, desde la parte superior de panel de instrumentos y arcos antivuelco a la moldura de las puertas, apoyabrazos, consola central y volante
- Los asientos de suave piel con costura francesa son de color ébano o esquisto, con añadidos de gamuza perforada en combinación sobre los asientos y en los revestimientos de los paneles de las puertas.
- Con un nuevo diseño de tipo cinético encontramos piezas embellecedoras en aluminio por todo el interior, pasando por las molduras de las puertas a la moldura de la consola central que rodea la radio y hasta los detalles del volante.
- Los anagramas de la serie V realzan el panel de instrumentos y el salpicadero del lado del pasajero.

El XLR-V se fabrica en el avanzado centro de montaje de GM en Bowling Green, Kentucky, EE. UU. el cual ha recibido diversos premios.

###

Contactos:

Dick P. Braakhekke
Relaciones Públicas de Cadillac y Corvette en Europa
Teléfono: +31 (0) 346-258-627
Correo electrónico: dbraakhekke@cadillaceurope.com

Klaus-Peter Martin
GM Global Product Communications
Teléfono: +1-313-665-3168
Correo electrónico: klaus-peter.martin@gm.com