



Pour publication immédiate

## Cadillac XLR-V: roadster suralimenté hautes performances

- **Moteur 4.4 V8 Northstar suralimenté avec distribution variable**
- **0-100 km/h en moins de cinq secondes**
- **Luxe, puissance, performances, exclusivité et élégance**

**FRANCFORT** – La Cadillac XLR-V, disponible dans les showrooms de Cadillac en Europe depuis le mois d'avril, vient compléter la déjà vaste gamme de modèles hautes performances de la *série V*. La XLR-V allie luxe, puissance, performances, exclusivité et élégance. Elle est équipée du moteur Northstar V8 suralimenté, développant une puissance de 331 kW (450 ch). Associé à une transmission automatique à six rapports logée à l'arrière, le V8 suralimenté de la XLR-V lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes.

Affichant une longueur de seulement 4,51 mètres pour une largeur de 1,84 mètre, la XLR-V est inspirée du célèbre concept-car Evoq qui avait redéfini la perception de l'image de Cadillac dans le monde entier. La Cadillac XLR-V se distingue à la fois par son style audacieux et contemporain, ses technologies de pointe, sa transmission aux roues arrière, ses performances et sa répartition des masses de quasiment 50/50, qui lui assure un équilibre optimal et un dynamisme supérieur.

A l'instar des autres modèles de la famille *V*, ce roadster biplace bénéficie également d'un traitement intérieur et extérieur unique. Il dispose ainsi d'une calandre grillagée exclusive, de jantes de 19" et d'une finition intérieure mêlant ébène et aluminium. Le raffinement du châssis garantit au conducteur un maximum d'agilité et d'agrément, sur la route comme sur la piste. La Cadillac XLR-V dispose de freins, de barres stabilisatrices, de roues et de pneus de plus grand diamètre, ainsi que du système Magnetic Ride Control (MR) calibré pour des performances accrues.

### **Moteur Northstar suralimenté**

La Cadillac XLR-V est animée par la version 4,4 du moteur Northstar, équipé d'un "supercharger", un compresseur volumétrique avec échangeur thermique. Le V8 à double ACT, baptisé Northstar V8 SC, développe une puissance de 331 kW (450 ch) à 6.400 tr/min pour un

couple de 561 Nm à 3.900 tr/min. Ce moteur est également capable d'offrir 90% de son couple maximal entre 2.200 et 6.000 tr/min.

Le Northstar V8 SC offre une puissance supérieure de 124 ch (91 kW) par rapport à la version atmosphérique. Sa puissance au litre de plus de 100 chevaux lui permet de délivrer l'une des puissances spécifiques les plus élevées au monde. Le Northstar V8 SC du XLR-V ne se contente cependant pas d'une puissance élevée à haut régime.

Le moteur à double ACT bénéficie d'une distribution variable qui assure une puissance supérieure à haut régime tout en préservant le raffinement et l'agrément que doit offrir une marque de luxe. Très dynamique, la courbe de couple assurée par ce moteur suralimenté permet à la Cadillac XLR-V d'afficher un couple en hausse de 138 Nm par rapport au V8 atmosphérique, ce qui lui permet de rejoindre le club des "5 secondes" pour le 0-100 km/h, une caractéristique des modèles de la famille V.

### **Admission d'air et échappement**

Le système d'admission d'air équipant la Cadillac XLR-V a été conçu pour répondre aux exigences en termes d'encombrement découlant de la présence d'un gros moteur et du compresseur. Ces modifications ont permis d'optimiser de 30% le flux d'air, qui provient de la prise d'air frontale et passe par le radiateur avant d'atteindre le compresseur par le biais de deux conduits qui se rejoignent avant le compresseur. Un seul débitmètre d'air massique est nécessaire.

Ce système a été conçu pour garantir des flux optimaux, amenant un maximum d'air au compresseur. Chaque conduit a été étudié minutieusement afin de réduire les effets de sirènement et de résonance du compresseur et garantir la sonorité la plus agréable. La ligne d'échappement intègre un silencieux au design unique qui assure une fluidité optimale des gaz pour des performances supérieures.

Afin de conserver une sonorité agréable au quotidien en ville ou sur autoroute, l'échappement intègre différentes chambres internes qui réduisent les niveaux sonores. Lorsque le conducteur adopte une conduite plus dynamique, une soupape Pierburg à dépression intégrée au silencieux s'ouvre et permet aux gaz d'échappement de passer directement. Le tuyau est garni de trous permettant la dissipation des gaz dans les autres chambres. Ce système permet de réduire la contre-pression et d'accroître la puissance.

## **Transmission automatique à six rapports**

Le moteur Northstar V8 SC est couplé à la nouvelle transmission automatique Hydra-Matic 6L80 à six rapports, installée pour la première fois par GM en position arrière. Cette transmission fait appel à un double embrayage et un calculateur intégré de 32 bits pour assurer des transitions souples et précises. Par ailleurs, une démultiplication de 6,04:1 permet d'optimiser à la fois les performances et la consommation.

La transmission 6L80 intègre différentes technologies, notamment les fonctions Performance Algorithm Shifting (PAS), Performance Algorithm Lifffoot (PAL) et Driver Shift Control (DSC). Le système PAS permet au calculateur électronique de négliger la sélection automatique du rapport lorsque le papillon des gaz est fermé, en cas de forte accélération latérale, assurant un rétrogradage rapide en relâchant le convertisseur de couple pour assurer une reprise en souplesse lorsque l'accélérateur s'ouvre à nouveau. Le système PAL limite les sélections d'un rapport supérieur en conduite dynamique afin de conserver le rapport idéal. Le dispositif Driver Shift Control permet pour sa part au conducteur de sélectionner les rapports de manière séquentielle à l'aide du levier.

Un ressenti optimal est assuré par la calibration précise des systèmes de contrôle électronique du moteur et de la transmission. Lors des changements de rapport, la puissance est automatiquement réduite, puis délicatement rétablie pour que les transitions soient quasiment imperceptibles.

## **Des systèmes de châssis performants**

Les modifications apportées au châssis de la Cadillac XLR-V intègrent des freins de plus grand diamètre, un système Magnetic Ride Control (MR) calibré différemment, une barre stabilisatrice avant de plus grand diamètre, une barre stabilisatrice arrière, des bagues de bras inférieur plus rigides à l'arrière, des roues et des pneus plus larges, un radiateur de fluide de direction assistée ainsi qu'une pompe à essence d'un débit plus grand.

Le changement le plus important concerne le système de freinage qui garantit un freinage puissant, souple et synonyme de sérénité pour le XLR-V. Les ingénieurs en charge du châssis ont opté pour des freins J55, identiques à ceux de la Corvette Z51, des disques perforés de plus grand diamètre et des garnitures hautes performances. Les disques avant affichent un diamètre

de 340 mm contre 330 mm pour les disques arrière. L'épaisseur des disques a également été augmentée afin de garantir un meilleur refroidissement. Le système de freinage fait appel à des étriers avant à deux pistons et des étriers arrière à simple piston.

La fonction Magnetic Ride Control a été recalibrée sur le XLR-V afin d'offrir un niveau d'agilité maximal à ce roadster doté d'un puissant moteur suralimenté. Ce système a pour objectif de permettre au XLR-V de demeurer le plus possible sur un plan horizontal, offrant au conducteur un confort supérieur en limitant les mouvements de caisse. La recalibration de cette fonction, combinée à une barre stabilisatrice plus rigide à l'avant, une nouvelle barre stabilisatrice arrière et des bagues de bras inférieur plus rigides à l'arrière, assure un comportement dynamique différent au XLR-V. Autre exclusivité de la gamme V, un système de contrôle de châssis à quatre canaux et quatre modes (StabiliTrak) permet au conducteur de sélectionner l'un des quatre réglages de châssis, dont un mode hautes performances repoussant le seuil d'intervention pour les conducteurs très sportifs.

Les dimensions des roues et des pneus ont été augmentées pour offrir un comportement optimisé: 235/45R19 à l'avant et 255/40R19 à l'arrière. Les pneus sont des Pirelli "Run Flat".

### **Un refroidissement optimisé pour des performances supérieures**

En raison des exigences supérieures posées par le moteur et la direction assistée du XLR-V, différents aménagements ont été apportés aux systèmes de refroidissement afin de s'assurer qu'il peut garantir un potentiel de performances maximal tout en répondant aux attentes en matière de raffinement et d'agrément pour un roadster de luxe :

- Radiateur d'huile moteur additionnel
- Radiateur d'huile de transmission additionnel
- Grandes ouïes de refroidissement et extracteurs d'air additionnels
- Radiateur dédié pour le compresseur
- Radiateur de fluide de direction assistée, composé d'un tube garni d'aspérités, ce qui lui donne l'aspect d'une brosse à cheveux. Contrairement aux radiateurs traditionnels à ailettes, ce système permet à l'air de circuler dans le radiateur dans toutes les directions, assurant un refroidissement plus efficace
- Des extracteurs d'air ont été ajoutés aux passages de roue derrière les radiateurs additionnels afin d'assurer l'évacuation de l'air et favoriser le refroidissement des freins.

## Spécificités du style de la gamme V

Des modifications stylistiques assurent au XLR-V un caractère plus agressif tout en préservant une élégance raffinée. Spécificités stylistiques au niveau intérieur et extérieur :

- Calandres inférieure et supérieure grillagées polies caractéristiques
- Un capot aux galbes dynamiques, illustrant la présence d'un compresseur sur le XLR-V
- Jantes en aluminium à dix branches avec finition Argent Sterling
- Sigles exclusifs "V-Series" et "Supercharged" qui illustrent la personnalité du XLR-V, garnissant notamment les ailes avant, les portières et le couvercle de coffre
- Quatre embouts d'échappement en acier inoxydable poli
- Etriers de frein noirs avec sigle V-Series usiné
- Bois Zingana couleur Ebène au grain unique utilisé pour le pommeau de vitesses, les abords du porte-gobelet, le nouveau volant et certaines sections des garnitures de porte et de la console centrale
- La partie supérieure de l'habillage intérieur est de couleur Ebène tandis que la partie inférieure est dominée par les coloris Shale ou Ebène, préservant ainsi une atmosphère empreinte d'élégance et de discrétion
- Sellerie intérieure en cuir Ebène avec coutures à point français, couvrant le dessus du tableau de bord, les garnitures de porte, les accoudoirs, la console centrale et le volant
- Les sièges en cuir souple avec coutures à point français sont de couleur Ebène ou Shale, une finition coordonnée en velours perforé garnissant les sièges et les panneaux de porte
- Détails de finition intérieure au coloris Aluminium avec texture Kinetic pour les seuils de porte, les abords de la radio sur la console centrale et les incrustations au niveau du volant
- Des sigles "V-Series" garnissent le tableau de bord et la console latérale côté passager.

Le XLR-V est construit dans l'usine haute technologie GM de Bowling Green (Kentucky, USA).

###

Contacts:

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

Klaus-Peter Martin  
GM Global Product Communications  
Téléphone: +1-313-665-3168  
E-mail: [klaus-peter.martin@gm.com](mailto:klaus-peter.martin@gm.com)