



## Cadillac XLR-V: A feltöltős, csúcsteljesítményű Roadster

- **V8-as elrendezésű, feltöltött 4,4 literes Northstar motor változó szelepvezérléssel**
- **0-100 km/h gyorsulás (0-62 mph) kevesebb, mint 5 másodperc alatt**
- **Luxus, erő, teljesítmény, személyre szabott kényelem és stílus**

**FRANKFURT** – Az európai Cadillac bemutatótermekben már április óta kapható Cadillac XLR-V, a luxusmárka nagyteljesítményéről ismert V-sorozat növekvő családjának legújabb tagját jelenti. Az XLR-V a luxus, az erő, a teljesítmény, a személyre szabott kényelem és stílus ötvözete, melynek szívét a feltöltött Northstar V8-as motor adja, mely 331 kW (450 lóerő) teljesítményre képes. A vadonatúj hatsebességes, hátsó elhelyezkedésű automataváltóval kombinálva az XLR-V feltöltött motorja a 0-100 km/h (0-62 mph) gyorsulást 4,7 másodperc alatt teljesíti.

A kompakt, 4,51 x 1,84 méteres rendelkező XLR-V az ikonná vált Evoq koncepcióautón alapszik, amely világszerte tökéletesen újradefiniálta a Cadillac-ről kialakított képet. A Cadillac XLR-V a márkára jellemző megkülönböztető markáns vonalvezetést, a modern luxust, az egyedülálló technológiával, hátsókerék meghajtással és a kiemelkedő úttartást és vezetési dinamikát elősegítő közel 50/50 súlyeloszlással kombinálja – igen magas fokú teljesítményszint mellett.

Csakúgy, mint a V-sorozat többi tagjánál, a külső megjelenés, illetve a belső tér felszerelése is egyértelműen megkülönböztetik ezt a kétüléset a többi autótól. Többek között ilyenek a hagyományos emblémával ellátott hűtőrácsok, a négy tízküllős 19 colos keréktárcsa, vagy az utasteret díszítő ébenfa és alumínium berakások is. A karosszéria kialakításának finomítása lehetővé tette a dinamikus haladást akár az utcáról, akár a versenypályáról legyen szó, beleértve a megnövelt méretű féktárcsákat, rúdmevítéseket, kerekeket és gumiabroncsokat, továbbá a teljesítmény-kalibrált mágneses menetstabilitási rendszert (Magnetic Ride Control -MR).

### A feltöltött Northstar motor

Az XLR-V szívét a 4,4 liter hengerűrtartalmú, közbenső hűtéssel ellátott dugattyús kompresszor segítségével feltöltött Northstar motor jelenti. A két vezérműtengelyes (DOHC) V8-as elrendezésű Northstar V-8 SC (supercharged) megnevezésű motor 331 kW (450 lóerő) teljesítmény leadására képes 6400/min fordulatonál, és 561 Nm nyomatékot teljesít 3900/min fordulatszámra – a motor

teljesítményét fémjelzi rugalmassági képessége is, hiszen a teljes nyomatékcúcs 90 százaléka 2200 és 6000 közötti fordulatszám tartományban folyamatosan rendelkezésre áll.

A feltöltött Northstar V8-as 124 lóerővel (91 kW) többet produkál, mint a hagyományos feltöltés nélküli donora, és így az egy literre jutó 100 lóerőt meghaladó fajlagos teljesítmény eredmény a világ egyik legnagyobb teljesítményű, sorozatgyártásban készülő V8-as motorjának rangsorolja. Mindezek mellett, az XLR-V típusba épített Northstar V-8 SC nem pusztán a csúcsteljesítmény leadására képes.

A két vezérműtengellyel szerelt (DOHC) motor változó szelepvezérlésű, amely a kiemelkedő csúcsteljesítmény mellett a kifinomultságot, és a luxusmárkától elvárt minőséget is egyaránt teljesíti. A feltöltött motornak köszönhető agresszív nyomatékgörbe csúcsa az XLR-V esetében 138 Nm forgatónyomatékkal magasabb, mint a feltöltés nélküli V8-as alapmotorja, amellyel öt határozottan "az öt másodperc alatti elit" 0-100 km/h (0-62 mph) tagjává emeli – amely a V-sorozat családjának mintegy védjegye.

### **Levegőellátás és kipufogó rendszer**

Az XLR-V levegőellátó rendszerének kialakítása a nagy lökettérfogatú motor és a kompresszor levegőigényének kiszolgálása érdekében folyt. Az ilyen módosításoknak köszönhetően a motorba áramló levegőmennyiséget 30 %-kal sikerült megnövelni, az első légbeömlő nyíláson beáramoltatva a töltőlevegő-hűtőn, két levegővezetéken keresztül, melyek a kompresszor előtt egyesülnek, hogy ilyen módon onnan csak már egy légmennyiség-mérő szenzor végezze a munkáját.

A rendszer tervezésének fő céljai a lehető legnagyobb áramlási képesség elérése, és a kompresszorba érkező maximális levegőmennyiség biztosítása. A levegővezeték gondos kialakításával sikerült a kompresszor rezonanciáját és kényszer-zörgését minimálisra csökkenteni, mindezt a feltöltés lehető legkellemebb hangminőségének elérése érdekében. A kipufogórendszer eleme az egyéni kipufogódob kialakítás, amely hatékonyan elegyíti a hagyományos dobokat a nagyteljesítményű, magas áthaladási képességgel rendelkező rendszerekkel.

Hogy a hangszint kellemes, torokhang tartományban maradhasson akár utcán, akár az autópályán is, a kipufogórendszer több belső kamrán vezet keresztül, amelyek kellemes tartományba terelik a kilépő hang szintjét. Agresszívabb vezetési stílus alkalmazása esetén a dobban található, vákuum által aktivált Pierburg-szelep megnyitja az egyenes áthaladás útvonalát. A kipufogócsövön kialakított

perforációk segítségével a többi kipufogókamrába is történik átáramlás, de a döntően az eljárás célja az ellenhatások csökkentése, illetve a motorerő növelése is egyben.

## **A hatfokozatú automata váltó**

A Northstar V-8 SC blokkját a Hydra-Matic 6L80 kódnevű hatfokozatú váltóval párosították – ami a GM által első ízben alkalmazott hatsebességű automata váltó hátsóbeszerelésű konfigurációban. A 6L80 kuplungmegoldást alkalmaz és egy fejlett, integrált 32-bites váltóvezérlést, amellyel igen egyenletes és precíz sebességváltásokra képes. Mindezek mellett, a széles 6.04:1 áttételi tartomány a teljesítménynövekedést és gazdaságos üzemanyag felhasználást is egyaránt támogatja.

Az 6L80 olyan további kifinomult vezetéskétesítési funkciókkal is szolgál, mint a fejlett teljesítmény algoritmusú sebességváltás (Performance Algorithm Shifting - PAS), a teljesítmény algoritmusú Liftfoot (PAL), vagy a vezetői váltóvezérlés (Driver Shift Control - DSC). A PAS működésével a váltóvezérlés automatikus fokozatválasztása kiiktatható a zárt – szelepek, nagy kigyorsítást igénylő manőverek mellett, ilyenkor gyors leváltásokkal dolgozik a nyomaték-konverter kuplung kiengedésével, hogy a szelepek újranyitáskor az erőátvitel finoman és fokozatmentesen történhessen. A PAL a felfelé történő sebességváltásokat minimalizálja zárt szelepek haladás esetén, melynek célja hogy az automata mindig a szükséges fokozatot alkalmazza, és egyben csökkentse a szerkezet „elfoglaltságát”. A vezetői váltóvezérlés (Driver Shift Control) aktiválásával a sofőr manuálisan, szekvenciális módon válthat sebességet közvetlenül a váltókar segítségével.

A kifinomult sebességváltás kényelméért a motor és a váltószerkezet gondos elektronikai kalibrációja gondoskodik. A sebességváltás közben az erőátvitel késedelem nélkül csökken, majd a terhelés óvatosan tér vissza, hogy a sebességváltás gyakorlatilag észrevehetetlen maradjon.

## **Teljesítmény alapú karosszériastabilizáló rendszerek**

Az XLR-V karosszéria változtatásai között a megnövelt méretű fékek, az újrakalibrált mágneses menetstabilitási rendszer (MR); a nagyobb első rúdmelevítések, az újonnan megjelenő hátsó rúdmelevítés, merevebb hátsó - alsó szabályozókar tartók, a nagyobb kerekek és gumik, a szervokormány folyadék hűtése, és egy megnövelt teljesítményű benzinpumpa vannak jelen.

A legszembetűnőbb változtatás a fékrendszerben ment végbe meggyőző fékerő és finom magabiztos fékezés elérése céljából, tekintettel az XLR-V csúcsteljesítményére és

menettulajdonságaira. Mindezek eléréséhez a gépészmérnököknek a J55 jelzésű fékekre esett választásuk, lényegében ugyanez a szerkezet található a Z51-es Corvette-ben is, csak itt nagyobb keresztfutató féktárcsákkal és csúcsteljesítményű fékbetétekkel. Az első féktárcsák 340 mm; a hátsók pedig 330 mm átmérővel rendelkeznek. A fékpofák vastagsága mind az első, mind a hátsó fékek esetében növekedett a hőelvezető képesség további javítása érdekében. A fékrendszer kétdugattyús első féktárcsákból, és egydugattyús hátsó féktárcsákból áll össze.

Az XLR-V mágneses menetstabilitási rendszerét (MR) is áthangolták a gépjármű fokozott kezelhetősége és menettulajdonságai érdekében, amelyet egy ilyen feltöltött motorral meghajtott, nyitott sportautótól méltán elvárhatunk. A rendszer célja hogy a gépjárművet minden körülmények között egyenes síkban tartsa, a vezető számára kellemes vezetési élményt biztosítva a karosszériát érő zavaró erőbehatások széleskörű kiiktatásával. Az MR átállítása – kombinálva a fokozott merevségű első rúdmelevítéssel, a hátsó rúdmelevítő elem megjelenésével, és a merevebb alsó szabályozókar tartókkal – intelligens módon változtatott a az XLR-V vezetési élményén a szabványos XLR – el összehasonlítva. Egy másik, a V-sorozatot jellemző védjegy a négycsatornás / négy funkcióválasztós menetstabilitási elektronikai rendszer (StabiliTrak), mely segítségével a vezető négy stabilitási funkció közül választhat, amelyben a vezetésbe kevésbé – beavatkozó üzemmód is található a teljesítményorientált – rajongók részére is kedvezve.

A megfelelő menetdinamika érdekében a kerekek és gumibroncsok mérete is jelentősen nagyobb, az első kerekek 235/45R19, illetve a hátsók 255/40R19 méretűek. A társított gumibroncsok defektmentes Pirelli gyártmányúak.

### **A nagyteljesítmény hűtési stratégiája**

Az XLR-V-ben található erőátviteli és szervó - kormányzási rendszerek magas követelményszintjének kielégítése érdekében, egy sor újítást volt szükséges bevezetni a hűtési rendszerben is, hogy a gépjármű képes legyen leadni a teljes erőpotenciálját, miközben az ultra-luxus roadsterrel szemben támasztott kifinomultság és kényelem is egyúttal teljesüljön. Az ilyen fejlesztések között találhatóak:

- Kiegészítő motorolaj hűtő
- Kiegészítő váltóolaj hűtő
- Nagyméretű kiegészítő légbeömlő és távozó-levegő nyílások
- Erre a célra fejlesztett kompresszorhűtés

- Szervokormány folyadék hűtése, amely egy huzalsörtével bevont csővezetékéből áll, megjelenése leginkább egy hajkefére hasonlít. A tradicionálisnak mondható bordás hűtőkkel ellentétben a huzalsörtés kialakításnál a hűtőben a levegő minden irányból keresztülfújhat, ezzel még nagyobb hűtési hatásfokot és teljesítményt érve el.
- A kerékjáratokban szellőzőnyílások kerültek kialakításra a kiegészítő hűtők mögött, hogy a hűtőből kiáramló levegő szabadon távozhasson, és a fék hűtését is ilyen módon elősegítse.

### **V-sorozat stílusjegyeinek módosításai**

A külső megjelenés finomításai az XLR-V számára még agresszívabb stílust kölcsönöztek, amely a kiemelkedő teljesítmény jellemzőit híven hirdeti, ugyanakkor megőrzi a kifinomult elegancia érzetét is. A gépjármű külső és az utastér stílusjegyei között találhatóak:

- Fényezett drótháló-kialakítású alsó és felső első hűtőrácsok, a V-sorozat emblémája
- Agresszív vonalvezetésű domború motorháztető, mely a XLR-V kompresszoros erőgép jellegét hangsúlyozza
- Tízküllős alumínium keréktárcsák, finom ezüsthéyzéssel
- Egyedi V-sorozat és feltöltött emblémák melyek büszkén hirdetik az XLR-V hovatartozását, ilyenek az első lökhárítón, ajtókon és csomagtartófedélen elhelyezett "XLR-V" és "Supercharged" feliratok
- Négy darab fényezett rozsdamentes acél kipufogóvég
- Feketére fényezett fékpofák, a V-sorozat logó gravírozásával
- Zingana - faberakás, - ébenfa színnel és jellegzetes erezettel rendelkező fa -, található a sebességváltókar gombján, a pohártartók körül, a vadonatúj tervezett kormánykeréken, illetve az ajtók és a műszerfal további részein
- Az utastér felső részében ébenfadíszítés található, pala vagy ében világosabb uralkodó kiegészítőszínnel, mely a nyugodt, visszafogott elegancia légköréről gondoskodik
- Az utastér belsejét franciaöltéssel varrt ébenszínű bőr ékesíti a műszerfal tetejétől, a kalaptartón, az ajtószegélyeken át, a könyöktámaszokig, továbbá a kormánykereket is ez díszíti
- A puhabőr, franciaöltéssel varrt ülések mind ében vagy palaszínben mutatnak, a hozzá tartozó perforált antilopbőr betétekkel, melyek az ülés egyes részein és az ajtó és műszerfal közötti hangsúlyos területeken kerültek kialakításra
- A beltérben több helyen is alkalmazott alumínium betétek, a műszerfal középkonzol döntött síkjain, a hangrendszer és a kormány körül, egy új, kinetikus elnevezésű mintázatban
- A „V-Series” emblémák a műszerfal kijelzőinél és az utas oldali műszerfalon.

Az XLR-V a GM csúcstechnológiájú, díjnyertes Bowling Green szerelőgyárában készül, az egyesült államokbeli Kentucky-ban.

###

Kapcsolattartó személy:

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

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