



News

GM Communications
Detroit, Michigan, USA
media.gm.com

Per pubblicazione immediata

Cadillac STS: prestazioni e lusso sofisticato

- **Nuovo cambio automatico a sei rapporti**
- **A richiesta la trazione integrale in abbinamento al motore V8**
- **Berlina sovralimentata ad alte prestazioni STS-V**

FRANCOFORTE – Un nuovo cambio automatico a 6 rapporti e la disponibilità della trazione integrale sono tra le più rilevanti e sofisticate innovazioni relative alla edizione 2008 di Cadillac STS, l'ammiraglia della gamma Cadillac. La STS è il risultato di una profonda attenzione per i dettagli, che si traduce in prestazioni di livello superiore, lusso sofisticato, armonia complessiva e ricerca della massima innovazione tecnologica, non fine a sé stessa, ma messa al servizio del cliente.

La STS non può che essere una Cadillac. I tratti stilistici sono caratterizzati dai nuovi gruppi ottici anteriori ad andamento verticale, dai gruppi ottici posteriori con tecnologia LED, dalla terza luce stop centrale in posizione elevata e anch'essa con tecnologia LED. A sottolineare la raffinatezza dello stile Cadillac STS ci sono i cerchi da 18 pollici in alluminio lucidato, di serie sulle versioni V-6 Sport Luxury e i coprimozzi che riproducono lo scudo Cadillac.

Con una lunghezza complessiva di 4.985 mm, un passo di 2.957 mm e una carreggiata anteriore/posteriore di 1.596/1.581 mm, la STS è la berlina più grande della gamma Cadillac proposta sul mercato europeo. Il suo abitacolo è straordinariamente spazioso ed elegante, ma soprattutto raffinato in ogni dettaglio della sua finizione.

L'alta qualità degli interni di Cadillac STS traspare sia nella scelta dei materiali, sia nella cura della loro applicazione. Come il rivestimento in alluminio satinato della consolle e della quadro strumenti nella esecuzione Elegance, o i due tipi di legno proposti per i raffinati inserti della esecuzione Sport Luxury. I sedili anatomici, ad elevato grado di contenimento laterale grazie alla loro imbottitura a due livelli di rigidità, hanno selleria in pelle con trattamento speciale per risultare più morbidi al tatto. A richiesta è disponibile l'esclusiva selleria in pelle Tuscan. I rivestimenti a grana naturale delle porte e della plancia danno una sensazione invitante al tatto, così come quello del padiglione e dei montanti interni, sofficemente imbottiti e rivestiti di tessuto Monaco.

La STS è disponibile con il motore V6 VVT da 3,6 litri che eroga una potenza di 189 kW (257 CV) oppure con il motore Northstar V8 VVT da 4,6 litri che eroga una potenza di 239 kW (325 CV).

Entrambi i motori sono caratterizzati dalla distribuzione a fasatura variabile (VVT) e sono abbinati a cambi automatici Cadillac utilizzabili anche in modalità manuale-sequenziale. Le versioni potenziate dal V8 Northstar sono dotate di un nuovo cambio automatico a 6 rapporti. Dal model year 2007 Cadillac STS è disponibile a richiesta anche con un raffinato sistema di trazione integrale.

La distribuzione a fasatura variabile garantisce al V6 3.6 litri migliore efficienza, con consumi contenuti, emissioni ridotte e straordinaria elasticità. Il 90% della coppia massima del motore V6 da 3,6 litri è disponibile dai 1.600 ai 5.800 giri/min. Inoltre, l'acceleratore a gestione elettronica (ETC) ottimizza il rapporto fra gli input del pilota e le azioni dei vari sistemi di gestione del motore. Con il motore V-6, la STS accelera da 0 a 100 km/h in 7,4 secondi. Con il V8 Northstar da 4,6 litri la vettura è in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 6,2 secondi.

Ammortizzazione in tempo reale

Le tecnologie integrate di gestione dell'autotelaio mettono d'accordo le esigenze di una guida prestazionale e quelle del comfort. In primo luogo grazie alla sofisticata tecnologia degli ammortizzatori a fluido magnetico e gestione elettronica, di serie in combinazione con il V-8. Questa raffinata tecnologia consente di selezionare due modalità, per una guida più orientata alle prestazioni o più al granturismo.

Per un guida più consapevole, precisa e sicura, il pilota ha a disposizione l'efficiente servosterzo ZF e il sistema elettronico di controllo della stabilità StabiliTrak a quattro canali. Lo StabiliTrak, agendo selettivamente sul sistema frenante di ogni singola ruota, è in grado di correggere le perdite di direzionalità rispetto alla traiettoria impostata dal pilota ed è pienamente integrato con il sistema di controllo della trazione e l'ABS.

Tra le numerose "chicche" tecnologiche di questa vettura, si possono annoverare: il sistema Keyless Access, che consente di avviare il motore alla semplice pressione di un pulsante; il controllo automatico adattativo della velocità (ACC), disponibile come optional; lo Head Up Display (HUD) in quadricromia e riconfigurabile; i sedili riscaldati e ventilati e il volante riscaldato.

L'evoluzione della qualità e completezza della dotazione di serie ha portato STS V8 Elegance a includere i sedili riscaldati e il sostegno lombare, oltre alla regolazione elettrica su otto posizioni di entrambi i sedili anteriori. È incluso un pacchetto memoria per le impostazioni di due conducenti e la regolazione automatica degli specchietti retrovisori esterni, le impostazioni del volante telescopico regolabile in altezza e profondità, della radio e del climatizzatore.

Ulteriori raffinatezze della versione Sport Luxury sono gli interni con inserti in legno di eucalipto, i sedili anteriori riscaldati, il volante riscaldato, il supporto lombare a regolazione elettronica per i sedili anteriori e l'avanzato sistema di informazione e di intrattenimento, con l'impianto stereo surround Bose 5.1, dotato di 15 altoparlanti, un caricatore da sei CD/DVD integrato e un touch screen VGA da otto pollici (203 mm) di alta qualità, predisposizione Bluetooth, riconoscimento vocale e navigatore.

La Cadillac STS-V in dettaglio

La STS-V è uno dei modelli più emozionanti della famiglia di veicoli serie V. La STS-V è stata sviluppata con il proposito di offrire le prestazioni tipiche di una vettura di altissime prestazioni, doverosamente a trazione posteriore, e abbinata al design inconfondibile Cadillac. L'arrivo della STS-V agli showroom Cadillac europei risale all'aprile 2007.

Il cuore della STS-V è una versione da 4,4 litri del motore Northstar dotato di compressore volumetrico e intercooler. Il motore Northstar V-8 SC eroga 350 kW (476 CV) a 6.400 giri/min e raggiunge un regime massimo di 6.700 giri/min. Il motore eroga 111 kW (151 CV) in più rispetto alla versione ad induzione atmosferica e, con i suoi 100 cavalli-litro, è uno dei motori V8 di serie con la potenza specifica più alta al mondo.

Il Northstar V8 SC sviluppa una coppia di 595 Nm a 3.900 giri/min, 168 Nm di coppia in più della versione ad induzione atmosferica. La straordinaria prestazionalità del motore è sottolineata dalla capacità di fornire il 90% della coppia massima tra 2.200 e 6.000 giri/min. Il Northstar V-8 SC è abbinato a un cambio automatico a sei rapporti ed è il motore più potente mai montato su una Cadillac.

Il telaio della STS-V è stato tarato per offrire alte prestazioni in praticamente qualsiasi condizione stradale ed in qualunque ambiente di guida compreso l'impegnativo circuito stradale di collaudo della GM a Milford e il famoso Nordschleife del Nürburgring. Le eccezionali capacità di accelerazione, frenata e tenuta in curva sono supportate da pneumatici maggiorati (anteriori P255/45R18, posteriori P275/40R19), da un impianto frenante Brembo-Corsa con pinze rigide a quattro pistoni e dischi freno di diametro maggiorato, da barre stabilizzatrici e molle delle sospensioni più rigide, da uno sterzo più diretto, e da una taratura assetto dell'autotelaio tale da consentire ottime prestazioni senza compromettere il comfort del conducente e dei passeggeri.

Aspetto grintoso

Grazie alla calandra a maglia in filo d'acciaio inossidabile cromato, con il marchio Cadillac incassato al centro, la STS-V dimostra immediatamente la propria appartenenza alla serie V. Un prominente setto centrale contribuisce all'aspetto grintoso, al pari dei condotti per l'aria di raffreddamento dei freni integrati nella parte bassa del fascione anteriore. Il design del cofano specificamente concepito per la STS-V garantisce lo spazio necessario per il motore V8 sovralimentato. Realizzato in materiale composito preformato (SMC), il cofano, oltre ad avere un aspetto fluido e ben scolpito, offre un'elevata rigidità torsionale. Il retro della STS-V mostra uno spoiler più alto e più arretrato che fornisce un miglior carico aerodinamico e si integra perfettamente con la luce di stop, montata al centro e in alto, e con lo stemma Cadillac. I doppi terminali di scarico cromati sottolineano l'appartenenza alla classe V. La versione 2008 dispone anche di nuove prese d'aria laterali.

Grandi cerchi in lega in alluminio verniciato a dieci raggi (18x8.5 pollici quelli anteriori, 19x9.5 pollici quelli posteriori), consentono di estrarre in modo ottimale il flusso d'aria che ha raffreddato i freni e di esibire la qualità e la potenza dell'impianto frenante della STS-V mettendo in bella mostra le pinze a quattro pistoni con lo stemma della serie V e i grandi dischi Brembo da 355/365 mm.

Inconfondibile qualità degli interni

Le sezioni superiore e inferiore della plancia sono rivestite a mano con pelle a grana geometrica. La STS-V si distingue inoltre per l'uso di un caratteristico legno d'olivo scuro con venature in frassino per i pannelli della plancia, della console e delle portiere.

Rivestimenti con finiture in alluminio danno risalto alla plancia lato passeggero, su cui è applicato anche un emblema della serie V in policromia.

Il volante è integralmente rivestito in pelle. Oltre ai pulsanti di comando del centro di informazioni per il conducente (DIC), sul volante è inserito il gruppo dei comandi del cruise control. L'equipaggiamento di serie prevede un navigatore con DVD e un impianto stereo surround Bose 5.1 oltre che un sistema di avviso corsia. Inoltre, impostando il DIC si può accedere a un indicatore della pressione di alimentazione del motore.

Telaio tarato con precisione per alte prestazioni

L'obiettivo prefissatosi dalla Performance Division della GM era quello di tarare con precisione il telaio della Cadillac STS-V e al contempo offrire tutta la sofisticatezza che oggi si attende l'acquirente di una vettura di lusso ad alte prestazioni. Gli ingegneri hanno abbassato di 14 mm il motore della STS-V rispetto alla posizione base del motore V-8 della STS. Questa modifica ha anche migliorato gli angoli di trasmissione nonostante l'albero di trasmissione della STS-V, in due pezzi, sia più corto di quello standard..

Il sottotelaio anteriore ha richiesto particolari rinforzi per consentire di gestire in modo ottimale la combinazione delle superiori accelerazioni laterali che l'assetto di STS-V sviluppa in curva e della superiore coppia motrice generata dal propulsore. Al contempo il sottotelaio posteriore a sua volta deve assorbire un carico ancora maggiore proveniente dalla coppia scaricata a terra dai pneumatici posteriori e dalle accelerazioni laterali sprigionate in curva. Gli ingegneri hanno aggiunto rinforzi ottimizzati ai punti di montaggio del differenziale e agli ancoraggi dei bracci trasversali della sospensione.

Una barra stabilizzatrice tubolare anteriore dal diametro maggiorato (36 mm) unita all'aumento della rigidità gestisce il maggior trasferimento di peso causato dalle forze più elevate sviluppate in frenata e in curva. Analogamente è stato aumentato anche il diametro della barra stabilizzatrice tubolare posteriore (25,4 mm) per equilibrare il sottosterzo che l'incremento di quella anteriore avrebbe indotto. La rigidità delle molle posteriori è stata aumentata per conferire una sensazione di guida equilibrata.

Speciali ammortizzatori monotubo sono specificamente tarati per operare in combinazione con il nuovo assetto ruote e pneumatici. Il sistema autolivellante Nivomat regola l'altezza in base al carico e aumenta la flessibilità e lo smorzamento quando il carico

aumenta. La taratura specifica degli attacchi e delle boccole aumenta la sensibilità nelle fasi di transizione, quando si passa alla guida sportiva.

Il pacchetto di taratura del telaio comprende uno sterzo specifico e più veloce, con un rapporto di 17,2:1, per aumentare la sensibilità e la risposta dello sterzo; ma impiegando uno sterzo ZF a rapporto variabile gli ingegneri sono riusciti a mantenere la stabilità a alta velocità anche in occasione di manovre energiche quali i subitanei cambi di corsia. Il profilo di resistenza della valvola dello sterzo, disegnato specificamente per questo veicolo, dà una risposta sicura durante la guida veloce e al tempo stesso consente di effettuare le manovre di parcheggio con il minimo sforzo. È stato necessario apportare modifiche al profilo per equilibrare la maggiore aggressività dei pneumatici anteriori. È stato montato anche un radiatore di raffreddamento specifico per il fluido del servosterzo.

Per migliorare ulteriormente la precisione dello sterzo, è stata posta una struttura tubolare che si stende tra i duomi degli attacchi superiori degli ammortizzatori, e attraversa il vano motore. Questo tubo in acciaio, comunemente montato sulle vetture sportive veloci, ottimizza la stabilità del frontale della STS-V aumentando al contempo la precisione e la risposta dello sterzo.

Per scaricare adeguatamente la potenza al suolo, i pneumatici posteriori P275/40R19 sono montati su cerchi in lega di alluminio da 9,5 pollici. Per ridurre il disassamento del fusello delle ruote anteriori sterzanti e quindi per aumentare la resistenza ai cambi di direzione indotti dalla superficie stradale, i pneumatici anteriori sono P255/45R18 e vengono montati su cerchi in lega da 8,5 pollici. Ciò consente una tenuta di strada molto equilibrata abbinata ad una trazione eccezionale in grado di gestire la maggiore potenza erogata dal motore.

La STS-V è equipaggiata con dischi dei freni anteriori autoventilanti Brembo di 355 millimetri di diametro e 32 mm di larghezza e dischi posteriori autoventilanti Brembo di 365 mm di diametro e 28 mm di larghezza. La scelta di un materiale specifico per le pastiglie ha richiesto l'equilibratura delle caratteristiche di rumorosità e usura.

Controllo della stabilità potenziato

Il sistema di controllo della stabilità della scocca StabiliTrak è stato ricalibrato per adeguarsi all'aumento di potenza e di coppia della STS-V e garantisce una maggiore stabilità, specialmente su superfici a basso coefficiente di tenuta quali la neve o il ghiaccio. Inoltre, il sistema consente al conducente di scegliere tra quattro modalità: controllo della trazione e controllo della stabilità entrambi attivi, controllo della trazione non attivo e controllo della stabilità attivo fino ad arrivare a disattivare entrambi i sistemi.

A fronte dell'aumento della coppia e allo scopo di ottimizzare le prestazioni in rettilineo durante le accelerazioni dalle basse velocità, viene utilizzato un software denominato Vehicle Launch Control che si occupa di controllare lo spunto miscelando saggiamente il controllo della trazione, la gestione della coppia e la mitigazione dei disturbi della trasmissione. Questa logica, che ottimizza le priorità nel sistema di gestione integrata, ha migliorato le prestazioni e ridotto gli effetti negativi sul conducente.

#

Contatti:

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

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