



Cadillac STS: Wysokie osiągi i wyrafinowany luksus

- **Nowa sześciobiegowa automatyczna skrzynia biegów**
- **Napęd na wszystkie koła dostępny z silnikiem V8**
- **Wersja sportowa STS-V wyposażona w sprzężarkę mechaniczną**

FRANKFURT – Nowa, automatyczna skrzynia biegów oraz dostępny opcjonalnie napęd na wszystkie koła są jednymi z wielu zmian jakie zaprezentował Cadillac w swoim flagowym sedanie, modelu STS. Doskonałość Cadillaca STS jest efektem konsekwentnego dopracowywania detali. Osiągi samochodu i poziom luksusu są jeszcze wyższe, a stosowane rozwiązania techniczne bardziej nowoczesne i wyrafinowane.

Model STS to bez wątpienia stuprocentowy Cadillac. Dlaczego? Wystarczy spojrzeć na pionowo umieszczone reflektory przednie, lampy tylne i trzecie światło stopu wykonane w technologii LED oraz na charakterystyczny kształt nadwozia w formie klina. Dopełnieniem całości są 18-calowe, polerowane tarcze kół wykonane ze stopu aluminium, a w wersji Sport Luxury V6 stylowe pokrywy piast kół ze znakiem firmy Cadillac.

Model STS jest największym samochodem klasy sedan oferowanym na rynku europejskim. Długość całkowita wynosi 4985 mm, rozstaw osi 2957 mm, a rozstaw kół przednich i tylnych wynosi odpowiednio 1596 i 1581 mm. STS posiada przestronne i stylowe wnętrze, w którym główny nacisk położono na jakość materiałów i precyzję wykonania.

Do wykończenia wnętrza zastosowano szlachetne materiały. W wersji Elegance deskę rozdzielczą i tablicę wskaźników zdobią aluminiowe elementy dekoracyjne. W wersji Sport Luxury klient ma do wyboru jeden z dwóch, znajdujących się na wyposażeniu standardowym, wzorów drewnianych paneli dekoracyjnych. Do wykończenia siedzeń użyto wzmocnionej, specjalnie wyprawianej, miękkiej skóry. Opcjonalnie dostępna jest tapicerka skórzana Tuscany. Podsufitka i wewnętrzne powierzchnie słupków dachowych wykończone są tkaniną Monaco. Plastikowe powierzchnie drzwi i deski rozdzielczej o naturalnej, ziarnistej fakturze są bardzo przyjemne w dotyku.

Model STS może być napędzany silnikiem V6 o pojemności 3,6 litra, ze zmiennymi fazami rozrządu, osiągającym moc 189 kW (257 KM) lub silnikiem V8 Northstar o pojemności 4,6 litra, ze zmiennymi fazami rozrządu, o mocy 239 kW (325 KM).

Oba silniki napędzają koła za pomocą automatycznej skrzyni biegów posiadającej również manualny tryb pracy. W wersji z silnikiem V8 współpracującym z sześciobiegową skrzynią automatyczną, dostępny jest napęd na wszystkie koła.

Zastosowanie czterech wałków rozrządu z systemem zmiennych faz pozwoliło zwiększyć sprawność silnika V6, a równocześnie obniżyć zużycie paliwa, ograniczyć emisję szkodliwych substancji i poprawić elastyczność jednostki. W przypadku silnika 3,6l V6 moment obrotowy osiąga 90% swojej maksymalnej wartości w zakresie prędkości obrotowej silnika od 1600 do 5800 obr./min. Dodatkowo, elektronicznie sterowana przepustnica (ETC) umożliwiła optymalizację pracy silnika w funkcji zmiany położenia pedału przyspieszenia. Z silnikiem V6, STS rozpędza się od 0 do 100 km/h w czasie 7,4 sekundy. Silnik 4,6l Northstar pozwala rozpędzić STS od 0 do 100 km/h w jedyne 6,2 sekundy.

Aktywny układ zawieszenia

W wyposażeniu standardowym samochodu z silnikiem V8 znajduje się układ sterujący pracą zawieszenia (Magnetic Ride Control) umożliwiający pogodzenie komfortu jazdy z wysokimi osiąganiami samochodu. Układ pozwala na wybór jednego z dwóch programów pracy zawieszenia: sportowego lub komfortowego. Na dobre właściwości jezdne ma również wpływ przekładnia kierownicza firmy ZF oraz czterokanałowy układ stabilizacji toru jazdy StabiliTrak. System ten pomaga kierowcy utrzymać zadany tor jazdy przyhamowując odpowiednie koło lub koła, niezależnie od tego czy kierowca sam używa hamulca, czy też nie. Układ StabiliTrak jest w pełni zintegrowany z systemem kontroli trakcji i układem ABS.

Jako wyposażenie dodatkowe dostępne są również: system dostępu do samochodu bez użycia kluczyka z przyciskiem uruchamiania silnika, adaptacyjny układ kontroli prędkości jazdy (Tempomat ACC), czterokolorowy wyświetlacz danych na przedniej szybie (HUD), podgrzewane i wentylowane fotele oraz podgrzewana kierownica.

Pakiet wyposażenia dodatkowego w przypadku modelu STS z silnikiem V8 w wersji Elegance zawiera podgrzewane fotele i elektrycznie sterowane fotele przednie z regulacją podparcia lędźwiowego. System obejmuje również funkcję pamięci ustawień pozwalającą na zaprogramowanie położenia foteli, lusterek zewnętrznych oraz kolumny kierownicy, a także ustawień radioodbiornika i układu klimatyzacji dla dwóch różnych kierowców.

W przypadku wersji Sport Luxury pakiet wyposażenia dodatkowego zawiera panele dekoracyjne z drewna eukaliptusa, podgrzewane fotele przednie, podgrzewaną kierownicę, elektrycznie regulowane podparcie lędźwiowe w obu fotelach przednich oraz wysokiej klasy system multimedialny.

System dźwięku składa się z zestawu Audio Bose 5.1 Surround Sound wykorzystującego 15 głośników, wbudowany sześciopłytkowy odtwarzacz płyt CD i DVD, 8-calowy ekran dotykowy o rozdzielczości VGA. Ponadto, system multimedialny może posiadać interfejs Bluetooth, funkcję rozpoznawania głosu i system nawigacyjny.

Szczegółowe informacje na temat modelu Cadillac STS-V

Model STS-V, który wkrótce pojawi się w Europie, jest najbardziej ekscytującym modelem serii V firmy Cadillac. Stanowi idealne połączenie silnika ze sprężarką mechaniczną, tylnego napędu i niepowtarzalnego wzornictwa Cadillaca.

Sercem wersji STS-V jest ręcznie składany silnik Northstar o pojemności 4,4 litra, wyposażony w chłodnicę powietrza doładowującego i sprężarkę mechaniczną. Silnik V8 SC (Supercharged – ze sprężarką mechaniczną) rozwija moc 350 kW (476 KM) przy prędkości obrotowej 6400 obr./min. Maksymalna prędkość obrotowa tego silnika wynosi 6700 obr./min. Silnik Northstar V8 SC ma moc o 111 kW (151 KM) wyższą od silnika wolnossącego. Wydajność na poziomie ponad 100 KM z litra pojemności czyni go jednym z najmocniejszych silników V8 seryjnie produkowanych na świecie.

Silnik Northstar V8 SC zapewnia 595 Nm przy 3900 obr./min, o 168 NM więcej niż w wersji podstawowej. Moment obrotowy osiąga 90% swojej maksymalnej wartości w zakresie od 2200 do 6000 obr./min. Silnik Northstar V8 SC współpracuje z sześciobiegową automatyczną skrzynią biegów. Jest to najmocniejszy silnik, jaki kiedykolwiek był stosowany w samochodach marki Cadillac.

Podwozie modelu STS-V zostało zoptymalizowane pod kątem właściwości jezdnych w każdych warunkach drogowych. Próby przeprowadzono na torze testowym GM Milford Proving Ground, znajdującym się w okolicy słynnego toru wyścigowego Nürburgring Nordschleife w Niemczech. Niesamowite przeciążenia związane z rozpędzaniem, hamowaniem i jazdą w zakręcie wymagały zastosowania dodatkowych modyfikacji. STS-V ma szersze opony (P255/45R18 przód, P275/40R19 tył), tarcze hamulcowe o większej średnicy, większe klocki hamulcowe i zaciski. Drażki reakcyjne i sprężyny zawieszenia są sztywniejsze. Układ kierowniczy charakteryzuje się mniejszym przełożeniem. Podwozie zostało ustawione tak, by sprostać wysokim osiągom samochodu. Kwestia komfortu zeszła tym razem na dalszy plan.

Osiągi

Dzięki charakterystycznej atrapie przedniej, wykonanej z siatki ze stali nierdzewnej, z logo firmy Cadillac, już na pierwszy rzut oka widać, że STS-V należy do rodziny modeli V. Wizerunek samochodu uzupełnia spoiler i wloty powietrza znajdujące się w dole części przedniego zderzaka. Ich zadaniem jest dostarczenie powietrza do tarcz hamulcowych. Aby pomieścić wzmocniony silnik V8, pokrywa silnika otrzymała nowy kształt. Wykonana została z materiału kompozytowego, a dzięki przetłoczeniom zyskała na sztywności. Tył STS-V wyróżnia się wyższym i bardziej wysuniętym do tyłu spoilerem, który wytwarza dodatkową siłę dociskającą samochód do drogi. Spoiler stanowi też obudowę trzeciego światła stop i emblematu firmy. Dwie błyszczące rury wydechowe potwierdzają przynależność STS-V do grupy aut o wysokich osiąгах. Nowe boczne wloty powietrza dopełniają całości.

Duże, 10-ramienne lakierowane tarcze kół ze stopu aluminium o rozmiarach 8,5x18" – przód i 9,5x19" - tył, zapewniają skuteczne chłodzenie elementów układu hamulcowego, ukazując czterotłoczkowe zaciski hamulcowe z logo serii V oraz duże tarcze hamulcowe Brembo o średnicy 355/365 mm.

Wyraziste wnętrze wysokiej jakości

Górna i dolna część deski rozdzielczej pokryta jest ręcznie układaną skórą. Wytworne wnętrze modelu STS-V posiada wykończenia wykonane z jesionu, zdobiące środkową część deski rozdzielczej, konsolę środkową oraz panele we wszystkich drzwiach. Na desce rozdzielczej po stronie pasażera znajdują się elementy dekoracyjne z aluminium oraz kolorowy emblemat firmy Cadillac.

Nowa kierownica jest całkowicie wykończona skórą. Poza przyciskami nawigacyjnymi Centrum Informacji Kierowcy, na kole kierownicy znajdują się przyciski sterowania tempomatem. W standardowym wyposażeniu oferowany jest system nawigacji z DVD, zestaw Audio Bose 5.1 Surround Sound i układ ostrzegający o przekraczaniu linii na jezdni. Na ekranie wyświetlacza Centrum Informacji Kierowcy może pojawiać się informacja o wartości ciśnienia doładowania.

Precyzyjnie zestrojone sportowe podwozie

Celem, jaki postawili sobie inżynierowie GM z działu zajmującego się tworzeniem samochodów sportowych, było skonstruowanie takiego podwozia Cadillaca STS-V, które sprostałoby wymaganiom użytkowników luksusowych samochodów sportowych. Pomimo konieczności

skrócenia dwu-elementowego wału napędowego, silnik w modelu STS-V został zamontowany 4mm niżej niż w standardowym modelu STS V8. Zmiana ta spowodowała obniżenie środka ciężkości i poprawiła działanie układu napędowego,

Z uwagi na większe obciążenia pochodzące z silnika, konstrukcja przedniej części pojazdu została wzmocniona. Powodem decyzji o wzmocnieniu tyłu nadwozia był zastosowany układ napędowy, czyli konieczność przeniesienia większego momentu napędowego i większych sił w czasie jazdy po łuku. Zarówno przednia jak i tylna część podwozia otrzymały również odpowiednie wzmocnienia w miejscu mocowania mechanizmów różnicowych i drążków reakcyjnych.

Drążek stabilizatora przedniego o zwiększonej do 36 mm średnicy oraz sztywne sprężyny zawieszenia przedniego przenoszą większe obciążenia wynikające z sił powstających podczas hamowania i jazdy w zakręcie. Aby zrównoważyć podsterowną charakterystykę jezdnię samochodu zwiększono również (do 25,4 mm) średnicę tylnego drążka stabilizatora. Sprężyny tylnego zawieszenia zostały wzmocnione tak, aby zapewnić stateczność kierunkową pojazdu.

Zadaniem specjalnie przygotowanych amortyzatorów jednokomorowych jest tłumienie drgań pochodzących od cięższych kół. Układ poziomowania nadwozia Nivomat reguluje wysokość zawieszenia zależnie do obciążenia pojazdu zwiększając poziom tłumienia drgań wraz ze wzrostem przeciążeń. Zmodyfikowane przeguby i tuleje elementów zawieszenia poprawiają kontrolę nad samochodem, zarówno podczas jazdy agresywnej, jak i spokojnej.

Zmienione przełożenie przekładni kierowniczej (17.2:1) oznacza większą czułość i krótszy czas reakcji układu kierowniczego. Dzięki zastosowaniu przekładni kierowniczej firmy ZF o zmiennym przełożeniu, udało się zachować stateczność pojazdu w krytycznych sytuacjach przy dużych prędkościach. Charakterystyka układu wspomagania układu kierowniczego pozwala na dobre wyczucie drogi, przy równoczesnym zwiększaniu siły wspomagania podczas parkowania. Zastosowanie większych opon z przodu wymusiło instalację chłodnicy układu kierowniczego.

Górne mocowania amortyzatorów połączono za pomocą belki poprzecznej o przekroju kołowym. Jest to bardzo popularne rozwiązanie stosowane często w samochodach sportowych, zwiększające stateczność poprzeczną przedniej części pojazdu. W przypadku modelu STS-V, zmiana ta w sposób odczuwalny zwiększyła precyzję działania i szybkość reakcji układu kierowniczego.

Moment napędowy przekazywany jest na opony kół tylnych o wymiarach P275/40R19, osadzone na aluminiowych felgach o szerokości 9,5 cala. Uwzględniając różnicę wynikającą z szerokości nadwozia, z przodu zastosowano ogumienie o rozmiarze P255/45R18 osadzone na felgach o szerokości 8,5 cala. Takie rozwiązanie zapewnia doskonałą przyczepność i pełną kontrolę nad samochodem.

STS-V posiada wentylowane przednie tarcze hamulcowe Brembo o średnicy 355 mm i szerokości 32 mm oraz wentylowane tylne tarcze hamulcowe o średnicy 365 mm i szerokości 28 mm. Klocki hamulcowe musiały spełnić szczególne wymagania dotyczące głośności i szybkości zużycia.

Stabilność jazdy

Czterokanałowy układ StabiliTrak został zaadaptowany do modelu STS-V, aby przy zwiększonej mocy silnika i wyższym momencie obrotowym zapewnić stabilność jazdy na drogach o niskim współczynniku przyczepności. Dodatkowo, układ posiada cztery tryby pracy. Pierwszy uruchamia zarówno układ kontroli trakcji jak i układ stabilizacji toru jazdy. Kolejne tryby pozwalają wyłączyć jeden z układów albo oba układy jednocześnie.

Wysoki moment obrotowy silnika i chęć optymalizacji procesu rozpędzania samochodu jadącego po linii prostej przyczyniły się do zastosowania specjalnego oprogramowania o nazwie Vehicle Launch Control. Łączy ono w sobie układ kontroli trakcji, układ sterowania momentem obrotowym oraz układ tłumienia drgań pochodzących z układu napędowego. Dzięki Vehicle Launch Control osiągi samochodu i wyczucie drogi przez kierowcę uległy znaczącej poprawie.

###

Kontakt:

Dick Braakhekke
Cadillac and Corvette Europe Public Relations
Telefon: dbraakhekke@cch-europe.com

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