



# News

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

Para publicación inmediata

## Cadillac STS: Lujo en rendimiento y sofisticación

- **Nueva transmisión automática de 6 velocidades**
- **Se encuentra disponible con tracción integral y en combinación con el motor V-8.**
- **Rendimiento sobrealimentado en el sedán STS -V**

**GINEBRA** – Una nueva transmisión automática de seis velocidades y la opción del sistema de tracción integral son algunas de las mejoras que ofrece el más reciente Cadillac STS, el buque insignia de la familia Cadillac. El STS demuestra marcada atención en cuanto a detalles, lo que da por resultado un funcionamiento refinado, lujo sofisticado, armonía general y decidida innovación.

El STS es inconfundiblemente un Cadillac. Ejemplos de estilo incluyen faros montados verticalmente y luces traseras de diodos LED, luz de freno trasera superior montada en el centro LED y nervaduras horizontales. Los vehículos se visten con llantas de aluminio pulido de 18 pulgadas estándar en los modelos V-6 Sport Luxury y por las tapas centrales en la llanta que ostentan la corona y cresta emblema de Cadillac.

Con una longitud total de 4.985 mm, una distancia entre ejes de 2.957 mm y un ancho de vías delanteras/traseras de 1.596/1.581 mm, el STS es el sedán más grande de la familia europea de Cadillac. El STS muestra un interior espacioso y con estilo, con un énfasis especial en el ajuste y acabados de alta calidad.

Los materiales de calidad se han empleado en abundancia. Las opciones de interior incluyen terminaciones de aluminio tanto en la consola como en el panel de instrumentos en el modelo Elegance y dos alternativas de colores para los modelos con terminación de madera, estándar en el modelo Sport Luxury. Los asientos son de piel, de dureza dual, y se curten especialmente para dar sensación de suavidad, con la opción de tapizado de piel Tuscany. Las superficies de piel natural en las puertas y el panel de instrumentos ofrecen un aspecto tentador y muy atractivo, y lo mismo ocurre con el tapizado del techo y los pilares internos que son blandos y se cubren con un tejido en lana Monaco.

El STS se ofrece con motor de 257 hp (189 kW) 3.6L V-6 VVT o con el Northstar de 325 hp (239 kW) 4.6L V-8 VVT (distribución variable). Ambos motores incorporan distribución variable de válvulas (VVT) y se acoplan a transmisiones automáticas de Cadillac con Driver Shift Control, y con tracción a las ruedas traseras. Los modelos V-8 tienen transmisión automática de seis velocidades y la opción del sistema de tracción integral.

La distribución variable de válvulas con cuádruple árbol de levas le proporciona al motor V-6 un rendimiento mejorado, con ventajas en el consumo de combustible, emisiones y flexibilidad. El noventa por ciento de par máximo del V-6 3.6L está disponible desde 1.600 rpm a 5.800 rpm. Además, un control electrónico del acelerador (ETC) coordina las intenciones del conductor con las acciones de los diversos elementos del control. Con el V-6, el STS acelera de 0-100 km/h (0-62 mph) en 7,4 segundos. El motor Northstar 4.6L consigue los 0-100 km/h (0-62 mph) en 6,2 segundos.

### **Amortiguación en tiempo real**

Las tecnologías integradas de control del chasis combinan rendimiento con una gran comodidad de conducción e incluyen dos tipos de control magnético de la suspensión, uno para confort en el viaje, el otro para un mejor rendimiento, y son estándar en el V-8. La integración del conductor se ha mejorado aún más con el mecanismo de dirección ZF y el sistema eléctrico de control de estabilidad en cuatro canales StabiliTrak. Dicho sistema ayuda a que el vehículo mantenga la dirección que el conductor pretende al aplicar una fuerza de frenado en cualquier esquina del vehículo independientemente del uso del freno por parte del conductor. El StabiliTrak está completamente integrado con el control de tracción y los sistemas ABS.

Entre sus otras características técnicas se incluyen un sistema de acceso sin llave y con botón de arranque, control de velocidad crucero autoadaptable y visualización en el parabrisas reconfigurable de cuatro, asientos calefactados y ventilados, y volante calefactado.

Un pack de equipamiento ampliado para los últimos modelos Elegance STS V-8 incluye asientos calefactados y soporte lumbar ajustable eléctricamente como estándar, y ocho tipos de regulación eléctrica de los asientos del conductor y del acompañante. Además incluye un pack de memoria con configuraciones predefinidas para dos conductores que ajusta automáticamente los espejos retrovisores externos la regulación asistida en inclinación y en profundidad del volante y configuraciones de control de la radio y temperatura de la climatización.

Otros refinamientos en el modelo Sport Luxury incluyen un pack de terminaciones de madera de eucalipto, asientos delanteros y volante calefactados, ajustes eléctricos para el soporte lumbar en los asientos delanteros y un sistema de gama alta que combina información con entretenimiento. Este sistema incluye un sistema Bose 5.1 Surround Sound de 15 altavoces que incorpora un cambiador de seis discos CD/DVD integrado, una pantalla de 8 pulgadas VGA, capacidad Bluetooth, reconocimiento de voz y sistema de navegación.

## **El Cadillac STS-V en detalle**

El STS-V es una de las propuestas más espectaculares de la familia de vehículos V de Cadillac. El STS-V se ha desarrollado para lograr un elevado rendimiento de tracción trasera con sobrealimentación y el inconfundible diseño Cadillac.

En el corazón del STS-V se encuentra una versión 4.4L del motor Northstar ensamblada a mano, con compresor e intercambiador de calor. El motor Northstar V-8 SC (sobrealimentado) produce 476 hp (350 KW) a 6.400 rpm y funcionará a un máximo de 6.700 rpm. El motor genera 151 hp (111 KW) más que su homólogo atmosférico y logra más de 100 caballos de fuerza por litro, lo que hace del Northstar V-8 con compresor uno de los motores V-8 de serie con mayor potencia específica del mundo.

El Northstar V-8 SC desarrolla 595 Nm de par a 3.900 rpm, 168 Nm más que su homólogo atmosférico. La potencia del motor se destaca por su capacidad para entregar el 90 por ciento de su par máximo entre 2.200 y 6.000 rpm. El Northstar V-8 SC se acopla a una transmisión automática de seis velocidades. Es el motor más potente jamás utilizado en un Cadillac.

El chasis del STS-V ha sido ajustado para un elevado rendimiento en prácticamente todas las condiciones de carretera y clima, entre los que se incluyen el exigente circuito Milford Road Course de GM y el famoso Nordschleife de Nürburgring. La capacidad asombrosa de aceleración, frenado y toma de curvas se ve respaldada por las mayores dimensiones de las cubiertas (P255/45R18 para la delantera, P275/40R19 para la trasera), los mayores diámetros de los discos de freno, de las zonas de pastillas y de las mordazas más grandes, una mayor rigidez de las barras estabilizadoras y de los muelles de suspensión, una relación de dirección más rápida y un punto del chasis destinada a proporcionar un alto rendimiento sin comprometer el confort del conductor y ni de los pasajeros.

### **Declaración de rendimiento**

Es evidente que el STS-V es un integrante de la familia V, gracias a una parrilla de acero inoxidable pulido con el emblema incrustado de Cadillac. Un separador acentúa este concepto al igual que las canalizaciones de frenos integrados en la parte inferior del paragolpes delantero. Un diseño especial del capó del STS-V le da espacio al motor V-8 sobrealimentado. Fabricado a partir del moldeo por compresión de preimpregnados, tiene una apariencia suave, esculpida y ofrece una muy buena rigidez de torsión. La parte trasera del STS-V incorpora un alerón más grande y colocado más atrás que proporciona más presión, integra la luz de freno montada en el centro y luce la corona y el emblema de Cadillac. Los tubos de escape duales pulidos del STS-V reacentúan el concepto. El modelo 2008 tiene además nuevas tomas de ventilación lateral.

Las grandes llantas de aleación de 10 radios de aluminio pintado (8,5 x 18 pulgadas las delanteras y 9,5 x 19 pulgadas las traseras) otorgan un flujo de aire de refrigeración a los frenos y sirven para mostrar la potencia de frenado del STS-V con vista de los estribos de freno de cuatro pistones de la serie V y de los grandes rotores Brembo de 355/365 mm. El emblema de la serie V se visualiza en los estribos.

### **Calidad interior distintiva**

Las secciones superiores e inferiores del panel de instrumentos están forradas a mano con piel. El STS-V se distingue también por la madera fresno olivo oscuro, que decora la parte central del tablero de instrumentos, borde de la consola, y las placas de interruptores de las cuatro puertas. Las terminaciones de aluminio acentúan el lado del pasajero delantero en el panel de instrumentos que además muestra un emblema multicolor de la serie V.

El nuevo volante está completamente revestido en piel. Además de los conmutadores del centro de información al conductor, el volante también está equipado con una interfaz de control de velocidad crucero. El equipamiento estándar incluye navegación por DVD y sistema de sonido Bose 5.1 Surround y alerta de salida del carril. Además, se puede acceder a un indicador digital de potencia del motor a través del centro de información al conductor.

### **Chasis de rendimiento ajustado con precisión**

Los objetivos establecidos por los ingenieros de la División Rendimiento de GM eran ajustar el chasis del Cadillac STS-V y, a la vez, asegurar las virtudes de sofisticación que espera encontrar el comprador de hoy en automóviles de lujo. Los ingenieros hicieron descender el motor del STS-V en

14 mm desde la posición estándar del motor en un STS V-8. Este cambio también mejoró la conducción a pesar de acortar el eje de propulsión de dos piezas.

El subchasis delantero necesitó refuerzos para soportar cargas laterales más elevadas y poder encauzar el par motor, a la vez que el subchasis trasero tuvo que soportar una carga aun mayor del par motor y en las curvas. Los ingenieros añadieron refuerzos ligeros en puntos de montaje del diferencial y en las interfaces de brazos de control.

Una barra estabilizadora delantera tubular de mayor diámetro (36 mm) junto con un aumento del nivel de dureza de los muelles delanteros gestiona la transferencia de pesos adicional que se deriva de la mayor capacidad de frenado y de la inercia en las curvas. Asimismo, el diámetro de la barra estabilizadora tubular trasera se aumentó (25,4 mm) para equilibrar el subviraje del vehículo. Los niveles de dureza de los muelles traseros se aumentaron para obtener una sensación de conducción equilibrada.

Los amortiguadores monotubo ajustados específicamente absorben el mayor peso de las ruedas y cubiertas y hacen desaparecer las perturbaciones de la carretera. El sistema de nivelación Nivomat ajusta la altura en condiciones de carga del vehículo y proporciona un mayor nivel de dureza y amortiguación cuando la carga aumenta. El calibrado específico del rodamiento y del soporte mejora la sensación de transición entre un tipo de conducción moderada y uno más agresivo.

Una caja de dirección más veloz (17,2:1) está incluida en el pack de calibración del chasis para aumentar la sensibilidad y respuesta de la dirección. Sin embargo, al utilizar una relación variable ZF, los ingenieros han mantenido la estabilidad a alta velocidad en situaciones de reacción brusca para evitar obstáculos. Un perfil de válvula de dirección específico del vehículo mantiene la sensibilidad a gran velocidad a la par que un mínimo esfuerzo para estacionar. Se necesitaron cambios adicionales en el perfil para que hubiera un buen equilibrio al montar los neumáticos delanteros más agresivos. Asimismo se utiliza un refrigerante especial para la dirección.

Para mejorar la precisión de la dirección, una estructura tubular atraviesa las montantes del amortiguador por debajo del capó y por encima del compartimiento del motor. El soporte hueco de acero, habitual en los automóviles deportivos de alto rendimiento, aporta una mayor estabilidad en la parte delantera del STS-V y también mayor respuesta y precisión en la dirección.

Para transferir la potencia a la carretera, los neumáticos traseros P275/40R19 están montados sobre llantas de aleación de aluminio de 9,5 pulgadas de ancho. Para disminuir la compensación de

rotación sobre las cubiertas delanteras y así mejorar la resistencia a la dirección inducida por el terreno, las cubiertas delanteras P255/45R18 están montadas sobre llantas de aleación de 8,5 pulgadas. Esto proporciona una conducción general equilibrada que se combina con una tracción excepcional para gestionar la mayor potencia de salida del motor.

El STS-V está equipado con discos de freno delanteros ventilados Brembo de 355 mm de diámetro por 32 mm de ancho y discos de freno traseros ventilados Brembo de 365 mm de diámetro por 28 mm de ancho. La selección de un material específico para las almohadillas requirió equilibrar las características de ruido y desgaste.

### **Control de estabilidad mejorado**

El sistema de control de chasis StabiliTrak de cuatro canales para el STS-V fue recalibrado para aumentar los caballos de fuerza y el par motor y proporcionar un control de estabilidad mejorado, principalmente en superficies de baja adherencia (por ejemplo: nieve o hielo). Además, el sistema permite que el conductor seleccione entre los cuatro modos que van desde un control de tracción completo y control de estabilidad, pasando por el control de tracción desactivado y el control de estabilidad activado e incluso ambos desactivados.

Con el aumento del par motor y el deseo de optimizar el rendimiento constante durante la aceleración desde bajas velocidades, se utiliza un software de Control de Lanzamiento del Vehículo (VCL) que combina control de tracción, gestión del par motor y atenuación de perturbación del sistema motriz. Esta lógica y prioridad de acontecimientos del sistema ha supuesto mejoras en el rendimiento y la obtención de una respuesta menos negativa para el conductor.

###

Contactos:

Dick P. Braakhekke  
Cadillac, Corvette and HUMMER Europe Relaciones Públicas  
Teléfono: +31 (0) 346-258-627  
Correo electrónico: dbraakhekke@cch-europe.com

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

Dayna Hart  
GM Global Product Communications  
Phone: +1-313-667-0092  
Correo electrónico: [dayna.hart@gm.com](mailto:dayna.hart@gm.com)