

**HUMMER**

## COMUNICATO STAMPA

Roma, 18 febbraio 2008

# CON LA NUOVA ZR1 LA CORVETTE ENTRA NEL MONDO DELLE SUPERCAR ASSOLUTE

- **V8 6.2 litri sovralimentato da compressore volumetrico**
- **Trasmissione manuale a 6 rapporti con frizione a doppio disco a sforzo limitato**
- **Freni a disco Brembo in materiale carboceramico per una potenza frenante eccezionale**

GINEVRA - La Corvette ZR1 fa il suo debutto europeo al Salone di Ginevra, con il suo esclusivo bagaglio di ingegneria ai massimi livelli, di materiali hi-tech, fibra di carbonio, composti ceramici, elettronica avanzatissima. Il tutto racchiuso in una carrozzeria dallo stile assolutamente inconfondibile.

I sofisticati componenti della nuova ZR1 sono perfettamente coordinati per farne la più potente e veloce auto di serie mai realizzata da General Motors. Una vera supercar capace di prestazioni straordinarie grazie alla incredibile combinazione di potenza e coppia, ma anche pienamente fluida nella erogazione anche nel traffico cittadino. I dati tecnici definitivi saranno annunciati nei prossimi mesi. I test preliminari, nel frattempo hanno dimostrato le doti prestazionali della ZR1 sotto ogni punto di vista, dall'accelerazione alla frenata, dalla velocità massima alla tenuta in curva. Il rapporto potenza/peso della ZR1 risulta migliore di quello della Porsche 911 GT2, della Ferrari 599 e anche della Lamborghini Murcielago LP640. La ZR1 è la prima Corvette in grado di superare il limite delle 200 miglia orarie (320 Km/h). Un numero limitato di ZR1 sarà disponibile per il mercato europeo a partire dalla seconda metà del 2008.

### **Il motore**

Il nuovo V8 6.2 litri che assicura a Corvette ZR1 prestazioni travolgenti, è denominato LS9 ed è stato certificato SAE per una potenza di 630 Hp e una coppia massima di 85kg/m. Un compressore volumetrico a quattro lobi, appartenete all'ultima generazione e capace di rendimenti molto elevati, e il relativo intercooler integrato, sono alla base delle prestazioni da supercar di cui la ZR1 è capace. Il motore è assemblato a mano dai super-specialisti del Centro GM Performance Build Center di Wixom, nel Michigan, dove nascono anche i motori della Corvette Z06 e delle C6R da competizione. Per la sua realizzazione sono utilizzati materiali e processi produttivi ad altissima precisione, gli stessi dei motori da competizione.

### **La trasmissione**

Il potentissimo V8 LS9 è abbinato ad una nuova trasmissione manuale a sei rapporti attraverso una frizione a doppio disco che è stata sviluppata specificamente per poter contare su un organo dalla elevata capacità di gestire e modulare la coppia elevatissima di un tale propulsore, ma richiedendo al pilota uno sforzo muscolare limitato per l'azionamento. La spaziatura dei rapporti del nuovo cambio è specifica per la ZR1 e comprende una prima relativamente corta, per partenze ed accelerazioni brucianti. Il rapporto della sesta è di piena potenza, ed infatti è in tale marcia che la ZR1 esprime la velocità massima.



**HUMMER**

### **Autotelaio e qualità dinamiche**

La ZR1 utilizza lo stesso eccellente telaio in alluminio che costituisce uno dei punti di forza della Corvette Z06. Ugualmente, di quell'autotelaio la ZR1 utilizza anche le sospensioni, a quadrilateri deformabili con bracci triangolari in alluminio. Le unità ammortizzanti hanno taratura specifica per la ZR1 e sono del tipo attivo, a modulazione magnetica della viscosità dello speciale fluido sviluppato dai tecnici General Motors. Gestiti da un sistema computerizzato di grande potenza, questi ammortizzatori sono in grado di rispondere istantaneamente alle variazioni delle condizioni di guida e del fondo stradale, in modo da assicurare sia massimo comfort che una tenuta alle accelerazioni laterali in curva che supera il valore di 1g. Dal punto di vista delle prestazioni globali, questi ammortizzatori a modulazione magnetica contribuiscono a ottimizzare la risposta del retrotreno nelle accelerazioni a massima potenza, impedendo il saltellamento delle ruote. Inoltre la loro azione perfettamente calibrata previene e annulla qualunque sobbalzo delle ruote posteriore nella percorrenza di curve su fondo irregolare.

### **Impianto frenante, cerchi e pneumatici**

L'impianto frenante della ZR1 è stato concepito e dimensionato per rispondere all'enorme potenziale del V8 LS9 della ZR1. Questo impianto, realizzato dalla italiana Brembo, impiega dischi in uno speciale composto carbo-ceramico. Si tratta di carburo di silicio e fibra di carbonio che hanno consentito di realizzare dischi dal peso di gran lunga inferiore a quelli in ghisa di pari dimensioni, offrendo al contempo anche una superiore resistenza al calore e all'usura. Su questi dischi, il cui diametro è il maggiore impiegato su una vettura di serie, operano pinze monolitiche in speciale lega di alluminio anodizzate nell'esclusivo blu Corvette ZR1. Quelle anteriori sono a sei pistoni, le posteriori a quattro. I dischi e le relative pinze sono visibili attraverso gli eleganti cerchi in lega a 20 razze di disegno esclusivo ZR1 e hanno una brillante finizione superficiale color argento, che ha anche una funzione protettiva. I cerchi anteriori hanno diametro di 19" e calzano speciali pneumatici radiali Michelin Pilot da 285/30ZR19, mentre i cerchi posteriori hanno diametro di 20" con pneumatici da 335/25ZR20.

### **Lo stile esclusivo**

La ZR1 ha una personalità estetica inconfondibile. In primo luogo il suo cofano motore è in fibra di carbonio che si distingue per la sezione centrale, bombata per fare spazio al nuovo motore e in particolare al suo compressore volumetrico, e relativo intercooler, integrati al centro del V dei cilindri. Alla sommità di tale sezione è inserita una finestratura in policarbonato trasparente, che offre alla vista la sommità del poderoso propulsore. I parafanghi anteriori sono ugualmente in fibra di carbonio e hanno profilo allargato per ospitare i pneumatici a sezione maggiorata. Inoltre, lateralmente, presentano due sfiati per l'estrazione dell'aria calda dal motore e dai freni. Per incrementare l'effetto suolo e garantire assoluta stabilità anche alle velocità estreme, la ZR1 è stata equipaggiata con uno spoiler non ostensivo, ben integrato nel suo profilo posteriore e nel quale è inserita la terza luce stop, in posizione centrale ed elevata, un'altra esclusiva della ZR1. Tutti gli interventi operati sulla carrozzeria e che distinguono la ZR1 dalle altre Corvette C6 e Z06, hanno lo scopo di esaltare la stabilità ad alta velocità ed il controllo della vettura da parte del pilota in qualsiasi condizione di guida.

### **Gli interni**

L'abitacolo della Corvette è stato oggetto di una rivisitazione minuziosa per portarlo allo standard preteso da chi sceglie una vettura del livello prestazionale assoluto della ZR1. Per la sua esecuzione si è fatto ricorso a materiali di alta classe applicati con cura artigianale e con grande attenzione alla funzionalità ed al piacere di stare a bordo di un'auto di categoria superiore. La dotazione specifica ZR1 offre, oltre a dettagli esecutivi di grande raffinatezza e distinzione, una strumentazione che include il manometro della pressione di sovralimentazione del motore, l'head-up-display, sedili sportivi avvolgenti tipo competizione.



**HUMMER**

## **CADILLAC AL SALONE DI GINEVRA : INNOVAZIONE NEL DESIGN E NELLA TECNOLOGIA**

### **Due nuovi modelli ed altrettante avveniristiche concept-car confermano lo slancio del grande ritorno di Cadillac**

- **CTS-V rappresenta la massima espressione di Cadillac nel settore delle berline luxury-performance, con in più una grande personalità stilistica**
- **Escalade Hybrid propone il primo sistema di propulsione ibrida applicato ad un 4x4 di gran lusso con consumi urbani dimezzati**
- **Il concept Provoq propone un crossover esclusivo dal design raffinato e dotato di un avanzato sistema di propulsione con pile a combustibile**
- **Il concept CTS Coupè celebra la grande tradizione del design Cadillac proponendo un coupè sportivo e dalla ineguagliata personalità stilistica**

**GINEVRA** – Sulla scia degli ottimi risultati ottenuti in Europa, Cadillac accelera ancora di più il suo sviluppo proponendosi come protagonista del Salone di Ginevra grazie ad un'offerta di modelli di serie e concept che rappresentano autorevolmente la sua costante crescita tecnologica e stilistica. La missione è affidata alla berlina luxury-ultraperformance CTS-V ed al SUV 4x4 hi-tech Escalade Hybrid, per i modelli di serie, ed agli affascinanti concept Provoq e CTS Coupe. Cadillac afferma inequivocabilmente i tre caratteri distintivi della sua raffinatezza progettuale: stile emozionante, prestazioni eccezionali e tecnologia avanzata.

#### **Cadillac CTS-V**

Nuova ed emozionante, la CTS-V unisce prestazioni da sportiva di altissimo livello a la classe e la raffinatezza di un berlina di lusso di grande prestigio. La CTS-V, grazie ai circa 560 CV (410 kW) del suo V8 6200 sovralimentato, rappresenta l'ultima e più formidabile evoluzione della Serie V, le versioni sportive ad altissime prestazioni del marchio Cadillac. La CTS-V non è solo potenza pure, tale da far impallidire la maggioranza delle super sportive blasonate, ma è anche grande raffinatezza tecnologica in ogni particolare, come le sospensioni attive a modulazione magnetica, il cambio automatico a sei rapporti utilizzabile in modalità manuale-sequenziale con leve al volante e l'innovativo sistema di gestione attiva della trazione, derivato dalle competizioni sportive. In particolare questo sistema fa ricorso ad una raffinata tecnologia che interviene sull'elettronica di gestione del propulsore per modulare l'erogazione della coppia in relazione alle condizioni di trazione, attuando un programma di launch-control. La nuova CTS-V esalta decisamente la tagliente, fortissima personalità dello stile Cadillac, sia per quanto riguarda la carrozzeria che gli interni, raffinati e funzionali, con sedili Recaro per assicurare una perfetta impostazione di guida. La CTS-V sarà commercializzata a partire dal quarto trimestre 2008.

#### **Cadillac Escalade Hybrid**

Cadillac Escalade Hybrid è il primo 4x4 di lusso ad essere dotato di un sistema di propulsione ibrido di tipo bimodale in grado di assicurare una riduzione fino al 50% dei consumi nell'impiego urbano, cui corrisponde un eguale abbattimento delle emissioni inquinanti. Il tutto senza rinunciare ai privilegi di un grande SUV di lusso in grado di offrire prestazioni e comfort ai massimi livelli nel settore. La commercializzazione inizierà la prossima estate negli USA. Il propulsore ibrido bimodale di Escalade è il risultato di un progetto di grande razionalità, raffinatezza concettuale e di un meticoloso processo di sviluppo e di messa a punto. Ne è scaturito un sistema dalla raffinata



**HUMMER**

funzionalità, che rende totalmente impercettibile il passaggio da una all'altra delle varie modalità di propulsione: solo con motore elettrico fino a 50 Km/h, mista elettrica e con il motore termico che utilizza solo 4 dei suoi 8 cilindri, termica pura. Nelle soste il motore termico viene spento automaticamente e la ripartenza è effettuata con il motore elettrico, che poi, nel momento in cui viene richiesta maggiore potenza, provvede, silenziosamente e senza strappi, ad avviare il V8.

### **Cadillac Provoq Fuel Cell Concept**

Il prototipo di veicolo a propulsione elettrica per mezzo di pile a combustibile Provoq, oltre a costituire un fondamentale sviluppo nella applicazione di questa tecnologia, rappresenta anche uno degli indirizzi della evoluzione stilistica dei futuri SUV e crossover di lusso di Cadillac. E ovviamente Provoq conferma l'impegno di General Motors nello sviluppo di tecnologie avanzate che consentano di porre fine all'uso in autotrazione dei carburanti a base di petrolio. Provoq incorpora tutti i concetti più avanzati della più recente tecnologia di propulsione ad impatto ambientale zero, cioè totalmente elettrica, la E-Flex, che impiega una efficientissima pila a combustibile di quinta generazione ed una batteria agli ioni di litio, anch'essa frutto di una fondamentale evoluzione della tecnologia relativa. La pila a combustibile di Provoq ha dimensioni ridotte del 50% rispetto alla precedente, ma eroga più potenza e consente una autonomia di 482 km con un solo pieno di idrogeno. Di questi, 450 km sono assicurati dall'energia prodotta direttamente dalla pila, e 32 km dalla carica della batteria agli ioni di litio, che è mantenuta alla massima carica dalla pila. In questo modo Provoq non consuma una sola goccia di petrolio e il suo processo di conversione energetica porta all'emissione di solo vapor acqueo. Un pannello solare che ricopre interamente il tetto fornisce l'energia per tutti i servizi di bordo, mentre una presa di corrente consente di ricaricare la batteria a gli ioni di litio durante le soste prolungate.

### **Cadillac CTS Coupe Concept**

Il prototipo CTS Coupe esalta l'emozionante stile della berlina CTS, proclamata Auto dell'Anno 2008 negli Stati Uniti, con le sue linee taglienti, che disegnano un profilo che non ha l'eguale per slancio e carica dinamica. Il concept CTS Coupe è stato sviluppato sulla base dello stesso pianale del modello berlina, ma è di circa 50 mm più basso e 50 mm più corto. Il progetto stilistico fa ricorso a linee forti, scolpite, quasi a richiamare il taglio di un diamante, soprattutto nella sezione posteriore. Questa ispirazione stilistica è ripresa in molti altri dettagli con misura e senza eccessi banali. All'interno, una classica disposizione 2+2 sottolinea la personalità da vero coupé di Cadillac CTS Coupe. Le finiture, condivise con la berlina, rappresentano soluzioni raffinate e distintive, come il rivestimento della plancia e della console in pelle tagliata su misura e cucita a mano. Assolutamente esclusivi del progetto CTS Coupe invece sono i sedili, così come la console che si prolunga fino ai sedili posteriori, ed i pannelli delle portiere.

Il concept CTS Coupe è stata progettato per accogliere la gamma dei propulsori CTS più appropriati per il mercato dei coupé di lusso, a cominciare dal superbo V6 3.6 litri ad iniezione diretta di benzina.



**HUMMER**

## HUMMER PRESENTA A GINEVRA IL CONCEPT HX

- Il prototipo HX anticipa il futuro HUMMER stile “open-air” e con alimentazione fuel-flex con carburanti alternativi.
- Carrozzeria modificabile grazie ai pannelli mobili del tetto, alla sezione posteriore componibile in modo modulare, ai passaruote e alle portiere asportabili.
- Trazione integrale permanente con differenziali bloccabili, sia anteriore che posteriore.
- Interni di ispirazione aerospaziale, con elementi funzionali e leggeri.
- Motore V6 3.6 litri ad iniezione diretta “multifuel”, ottimizzata per l’E85 a base di etanolo e trasmissione automatica a 6 rapporti.

GINEVRA – HUMMER presenta al Salone di Ginevra il Concept HX, un prototipo di veicolo fuoristrada agile, compatto, ad alta flessibilità di configurazione. HUMMER HX è un concept compatto, configurabile in assetto “open-air”, capace di affrontare qualsiasi terreno e con tutti i caratteri stilistici distintivi di un HUMMER. HX condivide anche tutte la funzionalità e la capacità di adattarsi alle condizioni di carico, di terreno per cui gli HUMMER sono diventati leggendari. La sua costruzione estremamente versatile, ne consente la trasformazione da veicolo chiuso e perfettamente confortevole in qualsiasi condizione climatica e un fuoristrada essenziale, duro e puro.

HX è l’interpretazione di HUMMER, di un agile veicolo fuoristrada pronto ad affrontare qualsiasi terreno così come esce dalla catena di montaggio, con uno stile open-air che risponde alle esigenze e al gusto di chi ama l’avventura, con il DNA, le eccezionali prestazioni in fuoristrada e lo stile inconfondibile di ogni HUMMER.

L’esperienza di guidare un fuoristrada essenziale, è resa possibile da un paio di pannelli del tetto, asportabili in corrispondenza dei due posti anteriori e della sezione posteriore del tetto, anch’essa asportabile. Rimuovendo tutti questi elementi, HUMMER HX si trasforma in una vera e propria cabrio. HX può essere configurato anche come un SUT, un pick-up con elevata capacità in fuoristrada, oppure come una sorta di coupè a coda tronca, o ancora come una wagon classica con superiore capacità di carico. Anche le porte e i passaruota dei parafanghi sono agevolmente smontabili, per conferire a HX quell’aria avventurosa che aggiunge un ulteriore gusto ad una esperienza di guida su un percorso fuoristrada impegnativo. Senza porte e passaruote l’HX è ancora più agile e compatto, per insinuarsi fra le rocce anche in passaggi molto angusti.

Più snello e agile di un H3, HX è largo 2,05 metri con un interasse di 2,61 metri. Grazie a queste dimensioni compatte, a sbalzi (sia anteriore che posteriore), quasi nulli e a grossi pneumatici scolpiti, mettono l’HX nella condizione di muoversi con assoluta autorevolezza su qualsiasi terreno. Come tutti gli HUMMER, anche l’HX ha una robusta costruzione classica, con un poderoso telaio al quale sono infulcrate sospensioni a ruote indipendenti anteriori e posteriori, una novità per HUMMER. La trazione integrale permanente è in grado di tirare fuori HX anche dai passaggi più impervi, con l’assistenza dei due differenziali bloccabili. I tradizionali elementi di stile HUMMER rendono l’HX immediatamente identificabile, in particolare: i fari tondi in recessi a profilo quadrato, il parabrezza in assetto verticale, gli sbalzi estremamente ridotti, le prese d’aria prominenti. Uno stile classico di HUMMER, la calandra a sette feritoie, ha subito una leggera evoluzione con le feritoie che hanno assunto una forma leggermente ellissoidale che sottolinea la novità del progetto HX.



**HUMMER**

Rafforzando il concetto di veicolo essenziale, l'HX adotta finiture interne in pannelli metallici che riprendono integralmente il colore verde oliva della carrozzeria. Il colore contrasta con piacevole effetto cromatico con i componenti in alluminio, come ad esempio le maniglie e comandi. Dai sedili di ispirazione e stile aeronautico, agli attrezzi fuoristrada integrati nell'allestimento, l'interno di HUMMER HX offre tutto il fascino dell'efficienza, ispirato dalla essenzialità e dalla ricerca di leggerezza che caratterizza le costruzioni aeree.

Il prototipo HX è spinto da un potente V6 3.6 litri dotato di un impianto di iniezione diretta che, secondo il programma FlexFuel di GM, può utilizzare vari tipi di combustibile, in questo caso ottimizzato per l'E85, a base di etanolo. La trasmissione è automatica a sei rapporti. La compattezza dell'HX, il suo peso contenuto, il suo potente e moderno V6 e la relativa trasmissione automatica realizzano una combinazione che potrebbe dare vita al più efficiente e prestazionale HUMMER di sempre, e quindi di conseguenza al più efficiente e prestazionale veicolo fuoristrada mai prodotto. La trasmissione automatica è associata ad un sistema di trazione integrale per garantire straordinarie doti di motricità anche a bassissima velocità e su fondi a scarsa aderenza, mentre l'impianto frenante a quattro dischi assicura decelerazioni sempre sicure ed efficaci.

---

Dream Team – Ufficio Stampa per Cadillac, Corvette e HUMMER, di Kroymans Import Italia

Laura Bolgiani  
Tel.: +39 02 89423668  
Cell.: +39 348 3022705  
lbolgiani@dreamteamsrl.com

Andrea Leonetti  
Cell.: +39 348 3022706  
leonetti@dreamteamsrl.com

Kroymans Import Italia  
Giuseppe Antonelli  
Marketing & PR Manager  
Tel.: +39 06 54832067  
Cell.: +39 347 0801997  
gantonelli@cadillac-italia.com

<http://media.cadillaceurope.com>  
<http://media.corvetteeurope.com>  
<http://media.hummereurope.com>