



Das Cadillac-Gesicht in der Menge.

Cadillac CTS 2,0 T AWD

Ein Caddy mit vier Zylindern – wie geht das?

Mit dem neuen CTS möchte sich Cadillac vor allem gegen den 5er von BMW aufstellen. Das gelingt ganz ordentlich, allerdings fehlt eine Kombivariante. So wird der Cadillac umso mehr eine exklusive Erscheinung bleiben.

Spezifikationen

Karosserie: Limousine mit 4 Türen, Leergewicht ab 1.640 kg.

Motor: 4-Zyl.-Reihenmotor; 1.998 ccm, Leistung: 203 kW (276 PS) bei 5.500/min, max. Drehmoment: 400 Nm bei 3.000–4.500/min. Vier Ventile pro Zylinder, DOHC (Kette). Turbolader, Intercooler.

Kraftübertragung: 6-Gang-Automatik mit Wandler. Hinterradantrieb, ESP, a. W. Diffsperr mit Allradantrieb permanent.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Dreieckslenker/Federbeine, hinten Mehrlenkerachse; Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit Servo, Tank: 72 l, Reifen: 245/45 ZR 17.

Dimensionen: Länge: 496 cm, Breite: 183 cm, Höhe: 145 cm, Radstand: 291 cm. Kofferraum: 388 dm³. Leergewicht: ab 1.700 kg (AWD).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h, von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden. Ø-Verbrauch: 9,1 l, im Test: 9,8 l/100 km.

Fahrzeuglieferant: Cadillac Europe, 8152 Glattpark, 044 828 20 90. www.cadillac.com.

Verkaufspreis: Cadillac 2,0 CTS CHF 51.900,-; 2,0 T AWD ab CHF 54.600,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.

Den CTS in der Grösse eines 5er-BMW gibt es zwar auch mit 6- und sogar mit V8-Motor, in Europa aber werden wegen der CO₂-Gesetzgebungen bloss noch vierzylindrige CTS-Modelle angeboten. Ein Cadillac mit vier Zylindern – wie soll das gehen?

Es geht gut, im Sportmodus gibt er sich harsch, aber selbstbewusst, die Automatik schaltet vor der Kurve nicht hoch, V8-Sound wäre

aber schon herzerweichender gewesen. Unschön ist der Klang nicht, nur fehlt die bassige Untermalung. Und wie der Viertakter mit 6-Gang-Automatik hochdreht, ist schon fast ein Gedicht.

4 x 4 quasi zwingend

Es ist ein Allradler (Aufpreis CHF 4.000,-), ohne den ein Eidgenosse ja nicht mehr verreisen will, wenn er über CHF 50.000,- in sein neues Auto investiert. Man möchte fast



Innen fehlt kaum etwas zum fahrerischen Glück.



Kofferraum mit Durchreiche.



Da geht leicht ein grösserer Motor rein.

Vom 1. Lektor zurück!

behaupten, die Einstiegsversion mit Heckantrieb ab CHF 51.900,- hätte man sich zumindest für den hiesigen Markt ersparen können. Unser Cadillac ist ein CTS Premium AWD, das Topmodell für CHF 72.900,-, wie das so üblich ist, wenn die Presseabteilungen ihre Testwagen spezifizieren.

Nicht zu viel für einen Cadillac, aber grenzwertig für einen Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum, auch wenn daraus 276 PS geschöpft werden. Mit einer Literleistung von 138 PS/Liter generiert Cadillac unter den Limousinen derzeit eine der höchsten Leistungen weltweit. Und die Welt verändert sich eben – und mit ihr die Autos: Rüstet man einen BMW 528i xDrive (4 Zyl., 2 Liter, 245 PS) so aus, wie es der voll ausgestattete CTS Premium ist, muss man erheblich mehr Bares vom Konto abziehen.

Man sitzt gut, Platz im Fond ist so ausreichend wie bei der Konkurrenz, der Kofferraum ist topfeben und gross genug, das Package stimmt also.

Car of the Year

Für „MotorTrend“ hat es 2014 zum Car of the Year gereicht. Das ist etwas übertrieben, denn es gibt schon noch Defizite zu den Europäern und Japanern. Z. B. den Verbrauch: 9,1 Liter sind kein Ruhmesblatt mehr (BMW 6,4 Liter). Freilich hat sich einmal mehr gezeigt, dass die angegebenen Verbräuche der Amerikaner realistischer sind als die europäischen. Im Test waren es 9,8 Liter, durchaus dem Konzept entsprechend flüssig gefahren, also etwa acht Prozent über der Angabe, das schafft man mit dem bayrischen Vorbild kaum.

Leichte Verspannungen im Antriebsstrang beim Parkieren wegen des Allradantriebs, ansonsten spürt man das 4-Rad-Layout nicht, sondern es hilft auf der verschneiten Garagenausfahrt, bei regennassen Strassen sowie auf den letzten Metern auf dem ungeräumten Weg zum Wochenendhaus. Im sommerlichen Geläuf am Pass spielt der fast fünf Meter lange Cadillac dann seine sportlichen

Gene aus, gefällt nicht nur mit sportlicher Leistung sondern auch durch Fahrwerkskompetenz der GM-Ingenieure. Selbst da ist der Cadillac sehr nahe am BMW dran, und das war auch das Ziel der Marketingstrategen. Noch verkaufen sie selbst im Heimmarkt nur etwa halb so viele CTS wie BMW den 5er, und Letzteren gibt es drüben auch bloss als Limousine, nicht wie bei uns in der bevorzugten Kombivariante. Die Märkte ticken eben sehr verschieden.

Leicht hölzern

Baustellensünden pariert der CTS etwas hölzern, was der sportlichen Abstimmung geschuldet ist. Damit kann man leben, weil die vorderen Einzelsitze so bequem sind, wie sie sich sportlich stützend geben.

Was die heutzutage so gefragten Assistenzsysteme anbelangt, ist der neueste Cadillac absolut auf Augenhöhe mit den Europäern, teilweise aber ganz schön nervend. Vor allem der Kollisionswarner, der sich sehr frühzeitig mit vibrierenden Sitzwangen und summenden Warnungen äussert. Abschaltbar; dazu muss man sich jedoch mühsam durch die Menüs zappen. Es erschliessen sich einem dann über den Bordcomputer Informationen, welche vor ein paar Jahren als Frage noch nicht mal im Traum erschienen wären.

Exklusiv

Mit dem CTS beweist Cadillac erneut, dass die Amerikaner absolut auf dem Stand der Technik angekommen sind und diese auch beherrschen.

Das eigenständige und charakterstarke Design plus die erwähnte Nichtexistenz einer Kombiversion werden in Europa dafür sorgen, dass Cadillac eine exklusive Erscheinung bleiben wird. Dies allein schon macht die viertürige Limousine begehrenswert. Für gestandene Cadillac-Fahrer sowieso, denn dank dem vierzylindrigen Verbrauch können sie sich zusätzlich ungefähr alle 2.000 Kilometer zu zweit leisten. ■

Text und Fotos: Jürg Wick



Ein gut platziertes Inserat im CountryStyle hinterlässt immer Spuren!

Werbung bedeutet: sehen und gesehen werden! 061 403 10 21

Vom 1. Lektor zurück!