

Pressepräsentation Cadillac CTS: Klare Kante

Von Jens Meiners

Mit dem CTS, der jetzt in seiner dritten Modellgeneration auf den Markt kommt, begann vor einem guten Jahrzehnt die Wiedergeburt von Cadillac. Die einst strahlende Nobelmarke war in den späten siebziger und achtziger Jahren hoffnungslos heruntergewirtschaftet worden; in den Neunzigern scheiterte der Versuch, BMW und Mercedes-Benz mit dem Opel Omega unter der Bezeichnung Catera Paroli zu bieten.

Die Amerikaner mussten selber herangehen - und sie erreichten mit den ersten beiden CTS-Generationen nicht nur erheblichen Markterfolg, sondern sie erwarben sich auch den Respekt der Fachwelt. Den will man sich auch mit dem neuen Modell verdienen - und das ist im Vergleich zum Vorgänger deutlich gewachsen. Stolze 4,97 Meter misst die Limousine nunmehr in der Länge; das sind immerhin 16 Zentimeter mehr als beim Vorgängermodell. Das neue Maß kommt vor allem den Fondpassagieren zugute, die nun deutlich großzügigere Platzverhältnisse vorfinden.

Stilistisch hat sich Cadillac hingegen deutlich zurückgenommen: Nach der geradezu roh wirkenden ersten Generation und der futuristisch-aggressiven zweiten Generation präsentiert sich das neue Modell deutlich subtiler. Der Kofferraumdeckel ist in Stufen aufeinandergeschichtet, und die seitliche Charakterlinie erinnert ebenso an die Mercedes-Benz E-Klasse wie die Position der Türgriffe und sogar das Felgendesign. Trotz dieser vertrauten Motive ist der CTS unverwechselbar - vor allem wegen seiner vertikalen, scharf geschnittenen Scheinwerfer und Heckleuchten.

Unter dem Blech steckt die hinterrad- bzw. allradgetriebene Alpha-Plattform; auf ihr gibt es eine ganze Reihe verschiedener Motoren. Einstiegsmaschine ist ein 203 kW / 276 PS starker Vier-Zylinder-Turbo mit nur zwei Litern Hubraum. Nur dieses Modell wird derzeit in Europa angeboten. Das Spurtvermögen von 0 auf 100 km/h in 6,6 Sekunden und die Spitze von 240 km/h deuten bereits darauf hin, dass es sich keineswegs um ein Sparmodell handelt. Der Motor läuft verhältnismäßig ruhig und spricht gut aufs Gas an;

vor der vierzylindrigen Konkurrenz aus Deutschland muss sich der "kleine" CTS nicht verstecken, außer beim Konsumverhalten: Pro 100 Kilometer fließen im Normzyklus 8,5 Liter der teuren Essenz durch die Einspritzdüsen. Dieser enttäuschende Wert - der auch auf das Konto der etwas betagten Sechs-Gang-Automatik geht - lässt auf einen Turbodiesel hoffen, an dem Cadillac dem Vernehmen nach bereits arbeitet.

Oder auf das vorläufige Spitzenmodell „Vsport“, das mit etwas Glück ebenfalls bald ins deutsche Lieferprogramm kommen wird. Er holt mit Hilfe zweier Mitsubishi-Turbolader 313 kW / 426 PS aus einem 3,6-Liter-V6. Gekoppelt ist das Aggregat an eine ultraschnelle Acht-Gang-Automatik. Der Sechszylinder geht klangvoll und verzögerungsfrei ans Werk - ein subjektiver Eindruck, der durch die technischen Daten bestätigt wird: Der Amerikaner katapultiert sich in rund viereinhalb Sekunden auf 100 km/h und erreicht laut Werk eine Spitze von 277 km/h.

Dafür, dass diese Leistung problemlos auf den Boden gebracht werden kann, sorgt ein Fahrwerk, das geradezu als Messlatte im Segment gelten darf. Die McPherson-Vorderradaufhängung und die Fünf-Lenker-Hinterachse arbeiten im Zusammenspiel mit einer magnetorheologischen Dämpferregelung. Beim „Vsport“ kommt ein Sperrdifferential hinzu, mit dem sich der CTS förmlich in Kurven krallt. 18-Zoll-Räder sind Serie. Die elektromechanische Servolenkung ist leichtgängig, liefert aber trotzdem gute Rückmeldung - besser kann es momentan kein deutscher Premiumhersteller. Obendrein ist der CTS relativ leicht, dank großzügigem Einsatz von Aluminum, Magnesium und hochfesten Stählen.

Auch an der Innenausstattung gibt es wenig auszusetzen. Materialqualität und Anmutung sind sehr gut, lediglich bei der Gestaltung des Infotainment-Systems CUE hätten sich die Designer vielleicht einer gewissen Zurückhaltung befleißigen sollen. Die verspielten Symbole kontrastieren auffällig mit der eher unterkühlten Formensprache des CTS. Und die volldigitale TFT-Instrumentierung der Spitzenausstattung, der es sowohl an Tiefe als auch an Kontrast mangelt, wirkt ironischerweise weniger hochwertig als die Basis-Instrumentierung. Überhaupt mangelt es dem CTS ein wenig an Konsequenz: Einerseits gibt es Verspieltheiten wie eine elektrische Abdeckung der Cupholder; die Wahl der Fahrstufe erfolgt indessen weiterhin über einen konventionellen Hebel mit Kabeln. Immerhin - Cadillac bietet ein praktisch lückenloses Angebot an Assistenzsystemen an.

In einem Segment, das an Alternativen arm ist, präsentiert sich der neue CTS 2.0 T als attraktives Angebot - zu konkurrenzfähigen Preisen ab 49 900 Euro für die Basisausstattung Elegance mit Hinterradantrieb. Darüber rangieren die Ausstattungsstufen Luxury, Performance und Premium - letzterer kostet 57 350 Euro.

Der Allradantrieb schlägt jeweils mit 2500 Euro extra zu Buche.

Trotz ihrer Qualitäten führt die Marke Cadillac in Europa weiterhin ein Schattendasein - was nicht nur am fehlenden Markenimage liegt, sondern auch an den teils chaotischen Vertriebsstrukturen der vergangenen Jahrzehnte. Bis heute scheut man hohe Investitionen ins Marketing, und dementsprechend unsichtbar ist die Marke im Straßenbild. Es wäre ihr zu wünschen, dass sich das mit dem neuen CTS ändert. Die Produktsubstanz ist beeindruckend - wenn das jetzt der Kundschaft auffällt, könnte es vielleicht auch einmal in Europa eine Wiedergeburt geben. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.
