Detroit 2015: Cadillac CTS-V als neue Messlatte

Von Jens Meiners

„Wir können uns mehr erlauben als die deutschen Premium-Hersteller", hatte Cadillac-Marketingchef Uwe Ellinghaus im Sommer versprochen: "Es geht nicht in erster Linie um CO2 und niedrige Verbräuche. Dafür haben wir unsere Massenmarken. Cadillac profiliert sich über hohe Leistung und den klassischen Hinterradantrieb."

Ellinghaus wusste natürlich, wovon er spricht: Mit dem neuen CTS-V, der in wenigen Wochen auf der Automesse in Detroit Premiere feiert, setzt sich Cadillac mit einer gewissen Respektlosigkeit von den Platzhirschen Audi RS7, BMW M5 und Mercedes-Benz E63 AMG ab.

Bereits die Ausgangsbasis, die dritte Generation der Limousine CTS, gilt als besonders fahraktive Alternative im Segment. Das Spitzenmodell CTS-V legt jetzt noch einmal nach. Mit rund 650 PS, die aus einem per Eaton-Kompressor aufgeladenen Small-Block-V8 mit 6,2 Litern Hubraum geholt werden, dürfte die US-Limousine bis auf weiteres nicht einzuholen sein. Und die brutalen 855 Newtonmeter Drehmoment sind ebenfalls mehr, als die Konkurrenz bietet. Derart motorisiert fällt die 100-km/h-Marke in weniger als vier Sekunden; die Spitze liegt bei glatten 320 km/h.

Während Mercedes-AMG sukzessive zum Allradantrieb umschwenkt und auch die BMW M GmbH mit diesem Schritt liebäugelt, bleibt Cadillac beim Standardantrieb; das Drehmoment wird über eine 8L90-Hydramatic aus eigener Fertigung auf die Hinterachse geleitet. Das beim Vorgängermodell angebotene Hand-Schaltgetriebe entfällt, und den Schritt zum Doppelkupplungsgetriebe ist Cadillac bewusst nicht gegangen, weil die Kundschaft die Drehmomentüberhöhung beim Anfahren schätzt.

Im Vergleich zum Ausgangsmodell hat Cadillac den CTS-V massiv versteift und überarbeitet. Die verbreiterte Spur mit 19-Zoll-Schmiederädern und Michelin-Hochleistungsreifen, eine Bremsanlage mit Sechskolben-Sätteln vorn und Vierkolben-Sätteln hinten, ein Sperrdifferential und die hydraulische ZF-Servotronic sollen für

Extremwerte auf der Piste bürgen. Das Magnetic-Ride-Dämpfungssystem sorgt dabei für Flexibilität zwischen den Polen Komfort und maximaler Querdynamik.

Die im Vergleich zum Vorgängermodell eher unauffällige Optik der CTS-Limousine profitiert erheblich von der Transformation zum CTS-V. Das Auto steht satter auf der Straße, die gewaltigen Lufteinlässe und die angehobene Motorhaube aus Kohlefaser-Verbundstoff sorgen für eine gewisse Ernsthaftigkeit im Auftritt. Der Luftauslass auf der Haube dient nicht nur der Abfuhr von Heißluft, sondern er besitzt auch aerodynamische Funktion. Drei Felgendesigns stehen zur Auswahl.

Auch im Innenraum setzt der CTS-V eigenständige Akzente: Kohlefaser-Applikationen treffen hier auf Elemente im Wildleder-Look. Der TFT-Bildschirm vor dem Fahrer wurde für das Topmodell nochmals umprogrammiert, das Infotainment-System auf den neuesten Stand gebracht.

Noch gibt es keine Preise für Europa – doch wenn das Vorgängermodell als Indikator taugt, dürfte Cadillac den neuen CTS-V günstiger als die Konkurrenz anbieten. Nötig hätte man es nicht, denn diese amerikanische Limousine ist den Deutschen in manchen Punkten nicht nur ebenbürtig, sondern besser. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

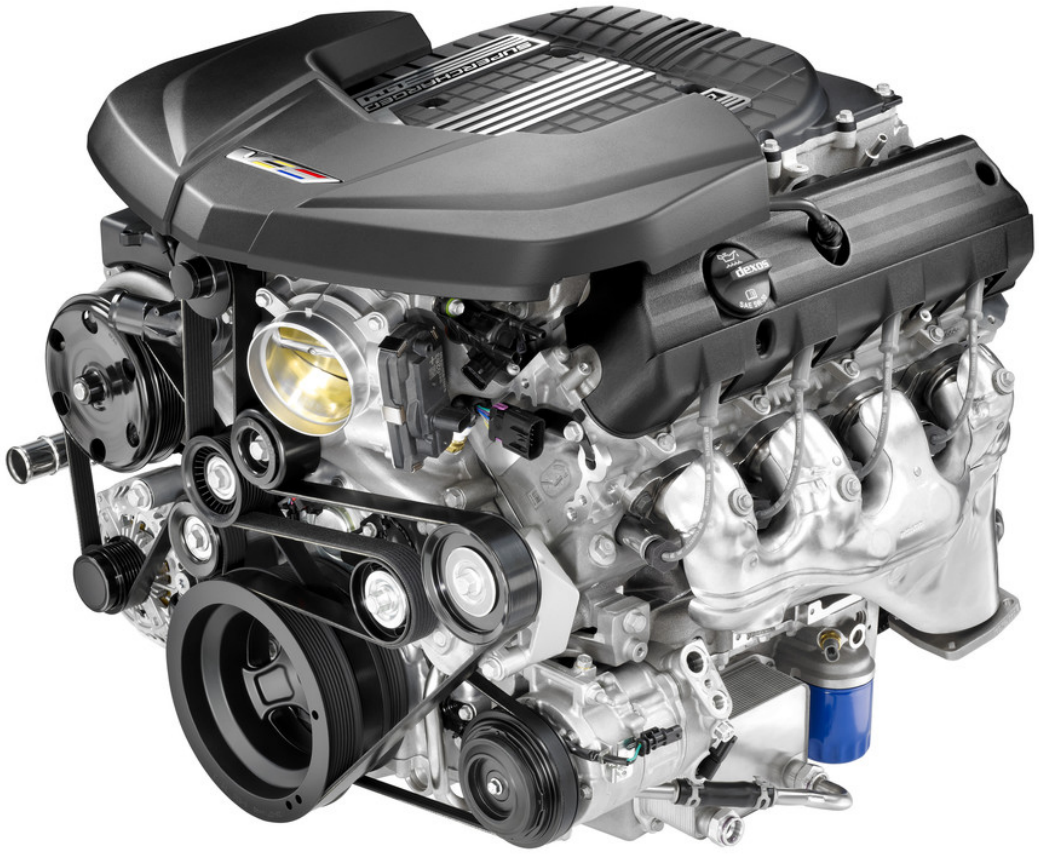
Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.

Cadillac CTS-V.



6,2 Liter-V8 des Cadillac CTS-V.