

Pressepräsentation Cadillac CTS: Pink ist out

Von Peter Schwerdtmann

Cadillac - ein Name, der in den Ohren von Freunden des Autos klingt wie Musik. Es muss ja nicht gleich die von Elvis Presley sein, gesungen in seinem Cadillac Eldorado Cabriolet in Pink mit den riesigen Heckflossen. Elvis ist tot, und Pink ist out. Die Zeiten haben sich geändert und mit Ihnen die Cadillacs. Das aktuelle Modell - wie die Amerikaner sagen ein „Midsize Sedan“ - misst rund 2,50 Meter weniger als der Cadillac aus dem 60ern, der uns allen vor Augen steht, wenn wir den Namen hören.

Seit den Zeiten der großvolumigen Achtzylinder, der großen Außenmaße und der zerklüfteten Kofferräume der Blechriesen hat sich die Welt des Autos geändert, unsere Vorstellung vom typischen Cadillac aber nicht. Nur wenige in Europa haben den Wandel des klassisch amerikanischen Luxusliners mit vollzogen. Hier drangen die Cadillac-Modelle nach dem Elvis-Eldorado nicht in das Bewusstsein vor - auch mangels Masse. Nur wenige konnten sich zum Kauf entschließen.

Einzig die Schweizer hatten mehr übrig für die Luxus-Exoten aus Detroit. Da war es nur gerecht, dass nun das europäische Hauptquartier der Marke in der Bergrepublik sitzt. Von hier aus hat jetzt der - je nach Zählweise - dritte Anlauf begonnen, Cadillac auch in Europa erfolgreich zu verkaufen. Es könnte der letzte Versuch sein, unken selbst Insider aus der mit rund 30 Mitarbeiter zählenden Mannschaft um Geschäftsführer Tom Anliker.

Anliker hat eine wichtige Voraussetzung erreicht. Die sonst nur kurzfristig agierenden und manchmal auch wetterwendisch handelnden Manager der Cadillac-Mutter General Motors (GM) haben einem Fünf-Jahres-Plan genehmigt. Am Ende dieser Phase will Anliker in Deutschland ein Händlernetz von 27 Betrieben anbieten, Cadillac-Markenhändlern, die auch die beiden noch in Europa verbleibenden Chevrolet-Modelle anbieten werden: den Camaro und die Corvette.

Beim Vertrieb möchte sich Anliker auch an dem Modell orientieren, dass der Elektroauto-Newcomer Tesla in den USA praktiziert: kleine, feine Läden in 1a-Lagen, die Cadillac

gehören und in den der Interessent den Cadillac mit seinen fünf Sinnen erleben kann. Aber das ist Zukunftsmusik angesichts des heutigen Händlernetzes von acht Betrieben, in das nicht einmal Berlin eingebunden ist. Mit dem Fünf-Jahres-Plan im Rücken dürfen Anliker und die Seinen hoffen, zum Erfolg zu kommen. Versprochen haben sie den Amerikanern und sich selbst, die Marke in zehn Jahren zu einem erfolgreicher Mitspieler im Premium-Markt werden zu lassen.

Mit dem Cadillac CTS sehen sie sich auf dem richtigen Weg. Von den Proportionen her ahnt man das Ziel. Und in der Tat sehen die Verantwortlichen die Mercedes-Benz E-Klasse und den 5er-BMW als ihren Wettbewerb, unsere europäischen Kollegen sehen die beiden Modelle eher als die Messlatte für die Detroit. Die amerikanischen Kollegen teilen eher die Sicht des Cadillac-Managements. Die sind offensichtlich froh, dass sich die traditionsreiche Marke wieder auf den Weg an die Spitze begeben hat und zeichneten den CTS gleich als Auto des Jahres aus.

Und damit haben sie nicht einmal Unrecht. Denn bei Cadillac hat sich Einiges bewegt. So wiegt der neue CTS fast 130 Kilogramm weniger als sein Vorgänger und Zulieferer wie ZF und Brembo sorgen mit ihrem guten Namen für ein bisschen europatauglichen Imagetransfer. Und die Fahrwerksabstimmung nahm auch Cadillac auf der obligaten Nordschleife des Nürburgrings vor. Die hat daheim in den USA gut gefallen. Nun müssen dort auch alle CTS-Käufer mit diesem recht ordentlich straffen und dennoch sehr komfortablen Fahrwerk leben. Mal sehen, wie die darauf reagieren. Uns hat's gefallen. Der CTS reagiert auf Lenkeinschläge spontaner als alte Cadillacs. Die Lenkung vermittelt sogar so etwas wie eine Rückkopplung der Straße. Das Fahrwerk lässt ordentliche Querbeschleunigungen zu, bleibt dank der fast ausgeglichenen Achslast lange neutral und schiebt erst spät über die Vorderräder gen Kurvenäußeres.

In Deutschland wird der CTS vorläufig nur mit einem Ottomotor angeboten. Ein Diesel soll später folgen. Der Turbo-Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum leistet aber immerhin 203 kW / 276 PS bei 5500 Touren. Sein maximales Drehmoment von 400 Newtonmetern entwickelt er zwischen 3000 und 4500 Umdrehungen pro Minute. Zusammen mit dem Sechs-Gang-Automaten prescht dieser Cadillac ambitioniert in 6,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Für den Durchschnittsverbrauch gibt Cadillac den Wert von 8,5 Litern auf 100 km an, was ihn nicht für die Bestenliste prädestiniert.

Der Cadillac CTS wuchs um 127 Millimeter. Mit längerem Radstand und niedrigerer Gesamthöhe wirkt er gestreckter und gefälliger als sein Vorgänger. Aber auf die typische Cadillac-Senkrechte der vergangenen Jahre hat auch das neue Cadillac-Design, als „Art & Science“ beschrieben, nicht verzichtet. Auch das leicht nach vor geneigte Gesicht zeigt

unverkennbar den Cadillac.

Innen geht es deutlich edler zu. Leder, Holz und viele Chromapplikationen schaffen ein Ambiente, das keinen Zweifel zulassen will, dass dieser Cadillac das Luxus-Segment anreichern will. Auch die Liste der Technologie an Bord ist umfangreich genug, um diesen Anspruch zu unterstreichen: LED, Head up-Display, ein großes, frei programmierbares Display für die Anzeigen im Blickfeld des Fahrers, Touch-Screen für die Navigation und viel Infotainment – bei Cadillac CUE für Cadillac User Experience genannt – und ein hohes Maß an Verbindungsmöglichkeiten zur Außenwelt bis hin zum iPhone, Abstandstempomat, Fahrspurassistent und auch ein Assistent fürs automatische Einparken in Längsparklücken. Alles da, aber alles noch nicht so selbstverständlich perfekt wie bei europäischen Premium-Marken, sondern eher noch aufgesetzt.

In der Summe gilt: Noch nie hat sich ein Cadillac so „europäisch“ auf der Straße benommen. Keiner sah bisher besser aus, keiner war leiser, keiner war besser ausgestattet, bot einen besseren Innenraum und eine sehr akzeptable Verarbeitung. Eine bessere Chance, den Fünf-Jahres-Plan für den Neuaufbau der Marke in Europa zu schaffen, wird die Truppe um Tom Anliker nicht bekommen. 138 im vergangenen Jahr in Deutschland verkaufte Cadillac – das lässt weder in Detroit noch in Zürich Zufriedenheit aufkommen. (ampnet/Sm)

Daten Cadillac CTS 2.0L Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,83 x 1,45

Motor: 4-Zylinder-Benziner, Turbo, 1998 ccm

Leistung: 203 kW / 276 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: k.A.

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,6 Sek.

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 8,5 Liter

CO₂-Emissionen: 198 g/km

Leergewicht: 1640 kg

Kofferraumvolumen: 447 Liter

Max. Anhängelast: 1100 kg

Reifen: 245/40 R 18

Basispreis: 49 900 Euro

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.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS: "Feinarbeit" beim Türgriff.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.



Cadillac CTS.
