

Fahrbericht Cadillac ATS Coupé: Nobel auf amerikanische Art

Von Axel F. Busse

Wer hätte es nicht gern exklusiv? Zu Dumm nur, dass Automarken wie zum Beispiel Bentley oder Aston Martin solch horrenden Summen für ihre Erzeugnisse verlangen. Es geht auch ein bisschen kleiner, was die aufzubringenden Euro-Beträge angeht: Wer in Deutschland einen Cadillac fährt, ist dazu noch weitaus exklusiver unterwegs als mit den britischen Nobelmarken.

Schon lange bevor die US-Präsidenten begannen, ihre Staatskarossen auf der Basis eines Cadillac-Modells bauen zu lassen, hatte die von dem amerikanischen Ingenieur Henry Martyn Leland gegründete Marke jenseits des Atlantiks einen soliden Ruf als Nobelhersteller. In Deutschland kann sie bisher nicht auf große Erfolge zurückblicken, was auch die Zahl von ganzen 35 Neuzulassungen im ersten Vierteljahr 2015 illustriert. Zum Vergleich: Bei Aston Martin waren es 73, bei Bentley sogar 94.

Das aktuelle Modell ATS Coupé wird diese Situation nicht grundlegend ändern, aber immerhin hat es schon die Fantasie einiger deutscher Verkäufer beflügelt. Ein Berliner Händler hat zum Beispiel 15 Exemplare bestellt. Die zweitürige Variante des ATS ist mit Heck- oder Allradantrieb zu haben, für diesen Test wurde eine 4x4-Version gewählt. Was die Motor-Getriebe-Konfiguration angeht, haben die deutschen Kunden keine Wahlmöglichkeit. Es gibt einen 203 kW / 276 PS starken Vierzylinder-Ottomotor, der mit einer sechsgängigen Automatik kombiniert ist – Ende der Durchsage.

Beim Zweitürer mag diese Kombination noch durchgehen, da die Autos häufig von privaten Haltern gefahren werden. Die Limousine, die auf dem Komfort-Niveau von Audi A6 und 5er-BMW konkurriert, bräuchte dringend eine Diesel-Option. Die wird laut General Motors aber kaum vor 2017 kommen. Abgesehen davon ist der ATS ein sehr interessantes Fahrzeug, bietet es doch ein ansprechendes Design als Hülle für ein hohes Ausstattungslevel zu einem erstaunlich günstigen Preis. Für unter 50 000 Euro ist ein

Allrad-ATS-Coupé zu haben, für dessen BMW-Pendant (etwa ein 428i xDrive) mit vergleichbaren Sonderausstattungen rund 70 000 Euro zu veranschlagen wären.

Das klingt noch recht theoretisch, in der Praxis verfügt die Premium-Version des ATS Coupés zum Beispiel über Spurwechsel- und Spurhalteassistent, Frontaufprall-Warner, Verkehrszeichen-Erkennung, schlüsselloses Zugangssystem, elektrische Sportsitze mit Längen Anpassung des Sitzkissens und verstellbaren Seitenpolstern, elektrisch verstellbare Lenksäule, Einparkhilfen vorn und hinten, Rückfahrkamera, Licht- und Regensensor, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Head-up-Display, Navigations- und Bose-HiFi-System, Lederpolster, Alufelgen und einige andere Annehmlichkeiten.

Verpackt ist all dies in eine ebenso elegante wie markante Karosserie. Die Front wird bestimmt von einem üppig dimensionierten Grill, den senkrecht angeordnete LED-Tagfahrlichter flankieren. Kräftige Kanten betonen muskulöse Formen, die flach gestaltete Kabine streckt die Silhouette, an der die sichelförmigen Scheinwerfergläser auffallen. So wirkt das Fahrzeug länger als die 4,66 Meter, die es tatsächlich misst. Aerodynamischer Feinschliff sorgt dafür, dass lediglich eine dezente Abrisskante auf dem Kofferraumdeckel gebraucht wird, um im Hochgeschwindigkeitsbereich genug Abtrieb für zuverlässige Bodenhaftung zu erzeugen. Serienmäßig steht das ATS-Coupé auf 18-Zoll-Leichtmetall-Rädern, die mit 35er- und 40er-Niederquerschnittsreifen bestückt sind. Die Pneus sind ebenfalls serienmäßig mit Run-Flat-Technologie ausgestattet.

Die Betonung der Vertikalen, wie sie zum Beispiel bei der Scheinwerfergrafik als Design-Akzent verwirklicht ist, findet im Innenraum ihre Entsprechung. Die Mittelkonsole ist von zwei verchromten Spangen eingefasst, die senkrecht verlaufen und sich bis über den Kardantunnel hin fortsetzen. Metallische Dekorelemente sind mal glänzend, mal matt ausgeführt, was einen belebenden Kontrast darstellt und gut mit dem reichlich verwendeten Leder harmoniert. Alles wirkt hochwertig und solide. Sparsam sind Tasten und Knöpfe verteilt, viele Funktionen werden über berührungsempfindliche Flächen gesteuert, die als Signal für die erfolgte Bedienung mit leichter Vibration reagieren. Der zentrale Monitor hat eine für Fingerspuren recht empfindliche Touchscreen, sie reagiert auf Annäherung und breitet daraufhin das komplette Infotainment-Menü aus.

Das anschmiegsame Leder der gut konturierten Vordersitze kann leider nicht von der Tatsache ablenken, dass Cadillac den Passagieren der hinteren Sitze den Zustieg fahrlässig erschwert hat. Die unteren Befestigungspunkte für die Sicherheitsgute befinden sich nämlich statt an der B-Säule direkt an die Sitzen, was zur Folge hat, dass die Gurte beim Vorrücken der Sitze zu einem Einstieghindernis werden. Das Problem wird noch durch das zu kurze Verstellfeld des Vordersitzes verschärft. Der Einwand, dass

die Fondsessel sowieso nur selten benutzt werden, mag zutreffen, jedoch bleibt die unnötige Hürde ein Ärgernis, selbst wenn die hinteren Plätze nur als Gepäckablage dienen sollen. Der flach und tief geschnittene Kofferraum fasst 295 Liter, die Öffnung ist zwar 117 Zentimeter breit, aber nur 38 Zentimeter hoch. Dank umlegbarer Rücksitze sind auch längere Güter zu verstauen.

Mit Druck auf den leicht übersehbaren Startknopf erwacht das im Ruhezustand dunkle Zentraldisplay zum Leben. Der automatische Gurtstraffer wird dann tempoabhängig gesteuert, so dass man schon ein paar Meter unterwegs sein kann, bis der Helfer zupackt. Eine Straffung gleich bei Einrasten des Gurtschlosses würde diese Überraschung vermeiden. Der Vierzylinder befleißigt sich eines moderaten Tonfalls, auch unter Last ist er ein eher ruhiger Vertreter. Die enormen Auspuffrohre unter dem angedeuteten Heckdiffusor taugen also nicht als Hinweis auf einen kraftvollen Beschleunigungs-Sound.

Per Tastendruck kann zwischen den Fahrmodi „Tour“ und „Sport“ wählen, für den Winter ist noch ein gesondertes Schnee-Programm vorhanden. Im Tour-Modus ist das ATS-Coupé ein gemütlicher Cruiser, der seinen Charakter bei „Sport“-Auswahl spürbar verändert. Die ohnehin schon recht muntere Gasannahme wird noch ein bisschen zackiger, forscher dreht der Motor hoch und das Getriebe die Fahrstufen länger aus. Die ab 3000 Umdrehungen frei werdenden 400 Newtonmeter Drehmoment drücken in die Polster. Der etwas harte Lenkwiderstand passt zur aufgeweckten und dynamischen Gangart, nur beim Anrollen und Rangieren sollte die Servo-Unterstützung größer sein. Eine Brembo-Festsattelbremse sorgt an der Vorderachse dafür, dass der Vortrieb unter Kontrolle bleibt.

Souverän sorgt der Allradantrieb dafür, dass selbst hektische Manöver nicht außer Kontrolle geraten. Die Federung kommt mit üblicher Fahrbahnqualität gut zu Rande, auch wenn sich mit konventionellen Reifen größeren Querschnitts wohl noch ein paar Komfortpunkte machen ließen. Dass auf Holperpflaster im Innenraum nichts knirscht oder knistert, deutet auf solide Verarbeitungsqualität hin. Was noch Feinjustierung vertragen könnte, ist der Durst des Vierzylinders. Zwar rollte das ATS-Coupé mit einem Ergebnis von 8,8 Liter/100 km vom Prüfstand, in der Praxis macht es jedoch Mühe, unter elf Litern zu bleiben. Und das, obwohl bei diesem Test fast ausschließlich im „Tour“-Modus gefahren wurde.

Fazit: Wer kein Coupé „von der Stange“ will und neugierige Blicke von Passanten nicht scheut, sollte sich den Cadillac ruhig mal ansehen. Menschen, die auch bei der Fortbewegung einen individuellen Stil pflegen, dürften sich gut aufgehoben fühlen. Das

ATS Coupé bietet gehobenen Komfort und ordentliche Fahrleistungen. Unter seinen kleinen Schwächen gibt es nichts, was unverzeihlich wäre. Und gegen ein überdurchschnittlich gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu argumentieren, war schon immer schwer.

Daten Cadillac ATS Coupé AWD

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,66 x 1,84 x 1,40 m

Radstand: 2,76 m

Motor: R4-Ottomotor, 1998 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

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

Max. Drehmoment: 400 Nm von 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,8 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 203 g/km

Testverbrauch: 10,9 Liter/100 km

Tankinhalt: 62,5 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1674 kg / 396 kg

Gepäckraumvolumen: 295 Liter

Reifen: vorn 225/40 R 18, hinten 255/35 R 18 (h)

Basispreis (Heckantrieb): 39 600 Euro, Testwagenpreis (Allradantrieb): 55 195 Euro

Bilder zum Artikel



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.



Cadillac ATS Coupé.
