

Pressepräsentation Cadillac CT6: Die neue Leichtigkeit

Von Jens Meiners

So richtig will Cadillac in Europa erst gegen 2020 loslegen, aber die Keime für den Erfolg werden jetzt gesetzt. Einer davon ist die neue Oberklasse-Limousine CT6. Sie besitzt mit 518 Zentimetern Länge S-Klasse-Format, ist aber derart leicht konstruiert, dass sie sogar etliche Modelle der oberen Mittelklasse unterbietet: Ganze 1659 Kilogramm bringt die Einstiegsvariante des CT6 mit Stahl-Aluminium-Mischbauweise auf die Waage. Damit schaffen die Amerikaner die Grundlage für ein in dieser Klasse ungewöhnlich leichtfüßiges Fahrerlebnis.

Die Lenkung ist präzise, und die auf 18 bis 20 Zoll großen Rädern stehende Limousine überrascht mit hoher Fahrdynamik. Der CT6 fühlt sich ein paar hundert Kilo leichter an als die deutsche Konkurrenz – und das ist er ja auch. Dabei kommt der Komfort allerdings nicht zu kurz: Wie der Amerikaner kurze Unebenheiten wegbügelt, ist geradezu sensationell. Der Geräuschkomfort liegt ebenfalls auf Oberklasse-Niveau.

Für Vortrieb sorgen in Europa ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor mit 198 kW / 269 PS oder ein 3,0-Liter-V6-Biturbo mit 301 kW / 410 PS. Die Einstiegsvariante ist hinterradgetrieben, der V6-Biturbo kommt mit hecklastig ausgelegtem Allradantrieb. Beide Maschinen sind an eine Acht-Gang-Automatik gekoppelt. Das Spurtvermögen ist standesgemäß: Der Vierzylinder braucht knapp über 6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Sechszylinder schafft es in rund 5,5 Sekunden. Die Spitze ist in beiden Fällen bei 241 km/h elektronisch abgeregelt. Später kommen ein Vierzylinder-Plug-in-Hybrid und ein 4,2-Liter-V8-Biturbo; der V6-Dieselmotoren dürfte noch ein paar Jahre auf sich warten lassen.

Fahrer und Beifahrer blicken auf eine horizontal betonte, liebevoll gestaltete Armaturentafel, bei der in der Spitzenversion Platinum die Kombination unterschiedlicher Hölzer auffällt. Auf Wunsch gibt es auch Kohlefaser-Applikationen, die zur sportlichen Attitüde des CT6 gut passen. Auf den ersten Blick sticht der ungewöhnlich gestaltete Wählhebel für die Automatik heraus; die Integration der Ablageschalen für Mobiltelefone

ist perfekt. Das gleiche gilt für die optionalen Monitore, die elektrisch aus den Rücklehnen der Vordersitze ausfahren. Besser hat das noch keine Luxuslimousine gelöst.

Da ist es umso enttäuschender, dass die gefühlte Qualität an verschiedenen Stellen deutlich abfällt. Wer auf die Bildschirme verzichtet, blickt auf eine lieblos gestaltete Rückenlehne; die seitlichen Jalousien sind nicht überzeugend integriert, und die Symbole auf dem Infotainment-System CUE wirken geradezu verschroben altmodisch. Und in Zeiten, in denen eine E-Klasse 64 Ambientefarben zur Auswahl stellt, wäre es gut, wenn es bei Cadillac wenigstens mehr als eine Farbe gäbe.

Beim Exterieur bleiben Überraschungen aus: Der CT6 fügt sich nahtlos in die aktuelle Cadillac-Formensprache ein. Mit seinem Drei-Fenster-Layout, eigenständigen Scheinwerfern und dem leicht eingezogenen Heck unterscheidet er sich zwar durchaus von seinen Schwestermodellen ATS und CTS, doch man muss schon genau hinsehen, um den CT6 zweifelsfrei zu identifizieren. Dabei hilft ein Blick auf die Auspuffrohre: Die sind nämlich im Gegensatz zum CTS nicht hinter Blenden versteckt, sondern mit aufgeschweißten Endrohren deutlich sichtbar. Eine echte Ansage.

Nach Europa kommt der CT6 Ende des Jahres; die Preise stehen noch nicht fest, dürften aber etwas unterhalb der europäischen Oberklasse liegen. (ampnet/jm)

Datenblatt Cadillac CTS 3.0 TT

Länge x Breite x Höhe (m): 5,18 x 1,88 x 1,47

Radstand (m): 3,11

Motor: V6-Benziner, 2990 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 301 kW / 410 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 542 Nm bei 2500–5100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: k. A.

CO2-Emissionen: k. A.

Leergewicht: 1853 kg

Kofferraumvolumen: 433 Liter

Wendekreis: 11,3 m (mit Allradlenkung) bzw. 12,2 m

Reifen: 235/50 R 18 bzw. 245/45 R 19 bzw. 245/40 R 20

Preis: k. A.

Bilder zum Artikel



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.
