

Fahrbericht Cadillac ELR: Raus aus der Öko-Ecke

Von Jens Meiners

Die E-Mobilität tritt gerne mit der zweifelhaften Aura des politisch Korrekten auf. Wer batteriegetrieben fährt, der will in die Abkehr von der „fossilen Wirtschaft“ investieren, in eine saubere Umwelt; es geht darum, die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs zu minimieren. Fahrspaß und Besitzerstolz ergeben sich aus der Abgrenzung und der Gewissheit, auf der richtigen Seite zu stehen; die pure Lust am Autofahren gilt hingegen als zweifelhaft. Das Elektroauto, soviel steht fest, hat sich solide in der Öko-Ecke verortet.

Dass es vielleicht auch anders geht, beweist seit Anfang des Jahres der ELR, mit dem die amerikanische Nobelmarke Cadillac ihr erstes Elektroauto vorlegt. In den USA wird er zu Preisen ab 75 000 Dollar (ca. 57 000 Euro) angeboten. Das Europa-Debüt ist für Anfang 2015 angesetzt. Der 2+2-Sitzer positioniert sich als echter Sportwagen – und damit als Konkurrent des BMW i8, der mit einer Systemleistung von 266 kW / 362 PS und zu Preisen ab 126 000 Euro auf Kundenfang geht.

Der ELR teilt sich seinen Antrieb mit Chevrolet Volt und Opel Ampera; für den Einsatz im Cadillac wurde das System allerdings tiefgreifend optimiert. Der „Voltec“-Antrieb – bestehend aus zwei Elektromotoren, drei Kupplungen, einem Planetengetriebe und einem 1,4-Liter-Vierzylinder-Ottomotor – kann bis zu 162 kW / 220 PS und 400 Nm Drehmoment erzeugen. Der ELR kann bis zur Höchstgeschwindigkeit von abgeregelten 172 km/h rein elektrisch fahren; der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 9,5 Sekunden. In einem Hybrid-Modus wird der Benziner zugeschaltet; damit ist der Standardsprint nach unseren Messungen in 8,3 Sekunden erledigt. Das Vierzylinder-Aggregat geht relativ diskret ans Werk, er wird jedoch eigentlich nur auf längeren Strecken gebraucht: Rein elektrisch kommt der ELR gut 60 Kilometer weit.

Zum Vergleich: Der BMW i8 liefert im Hybrid-Modus 362 PS und 570 Nm Systemleistung; damit erreicht er 250 km/h Spitze. Der reine Elektromodus hingegen reicht nur bis 120

km/h, und nach spätestens 35 Kilometern schaltet sich der 1,5-Liter-Dreizylinder polternd zu.

Wie alle Elektroautos fühlt sich der ELR durch das verzögerungsfrei abrufbare Drehmoment noch deutlich kräftiger an als er ist. Die E-Motoren sind hervorragend gedämmt, und der Cadillac sprintet trotz seines Gewichts über 1,7 Tonnen ansatzlos nach vorn – bis zur Höchstgeschwindigkeit. Mit zwei Lenkradpaddeln kann der ELR über seine Elektromotoren, die dann als Generatoren fungieren, abgebremst werden. Die Längsdynamik ist trotz eng verwandter Hardware deutlich besser als im Volt und Ampera: Seine Batteriereserven werden aggressiver ausgenutzt, die Motorleistung liegt höher.

Das passt das hervorragend abgestimmte Fahrwerk, das mit Volt und Ampera nicht mehr viel gemeinsam hat. Die sogenannte Hiperstrut-Vorderachse entkoppelt die Lenkung von Antriebseinflüssen, hinten wird eine rennerprobte Achse mit Watt-Gestänge verbaut. Die Federung ist elektronisch verstellbar, und die elektromechanische ZF-Servolenkung arbeitet leichtgängig und sehr präzise. Trotz seines relativ hohen Gewichts bereitet der ELR damit auf kurvigen Landstraßen viel Fahrfreude. Die Seitenneigung ist auf ein Minimum reduziert.

Freude bereitet auch das Fahrerumfeld. „Der ELR hat unser schönstes Interieur“, sagt Cadillac-Marketingchef Uwe Ellinghaus, der vor zwei Jahren noch bei BMW gearbeitet hat. Mit Echtholz, Alcantara, Leder und Kohlefaser-Verbundstoff wirkt die Kabine extrem hochwertig. Nicht überzeugen kann das Telematik-System CUE, das über eine befremdlich altmodische Ikonographie verfügt und reichlich Übung verlangt, um nicht immer wieder in den falschen Untermenüs zu landen. Umso besser ist das digitale TFT-Zentralinstrument gelungen. Sportwagentypisch knapp geschnitten präsentiert sich der Fond; immerhin lässt sich der knapp 300 Liter große Kofferraum über die umlegbaren Rücksitze erweitern.

Doch die Funktion ist in gewisser Weise Nebensache bei diesem Elektroauto, das sich wie kaum ein anderes der Form unterordnet. Mit seinem lautlosen und starken Elektroantrieb und dem futuristisch wirkenden Cockpit wirkt der ELR als wäre er direkt einem Science-Fiction-Streifen entschwebt. Die kantige Außenhaut ist von kühler Arroganz, sie wird akzentuiert durch hochmoderne Elemente wie die vertikalen LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten. Dieser Stil schafft sich eine eigenständige Aura – eine Aura des politisch Inkorrekten.

Mit dem ELR hat Cadillac das Elektroauto aus der Öko-Ecke befreit. Gerade das macht

den spezifischen Reiz dieses Luxusportlers aus. (ampnet/jm)

Daten Cadillac ELR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 1,85 x 1,42

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Benziner, 1398 ccm, Mehrpunkteinspritzung

Leistung: 63 kW / 84 PS bei 4800 U/min

Elektromotor: 135 kW / 184 PS

Drehmoment Elektro-Motor: 400 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 16,5 kWh

Systemleistung: 164 kW / 223 PS

Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

Leergewicht: 1837 kg

Kofferraumvolumen: 297 Liter

Max. Anhängelast: --- kg

Wendekreis: 11,5 m

Räder / Reifen: 8,5 J x 20 / 245/40 R 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,305

Bilder zum Artikel



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.



Cadillac ELR.
