

Pressepräsentation Cadillac ATS Coupé: Premium ohne Lorbeerkranz

Von Jens Meiners

Ausländische Premium-Marken haben es in Deutschland nicht leicht - schon gar nicht solche amerikanischer Provenienz. Doch wenn eine Marke wie Cadillac sogar dort Aufmerksamkeit erfährt, wo man ansonsten eher Hausmannskost goutiert, dann hat sie etwas richtig gemacht. Die Luxusmarke ist im Gespräch - und dahinter steckt System. „Wir haben die größten Chancen unter Kunden, die von den deutschen Luxusmarken gelangweilt sind“, sagt Uwe Ellinghaus, der das globale Cadillac-Marketing von New York aus dirigiert. Und der frühere BMW-Manager setzt nach: „Es wird Menschen geben, deren Stil und Charakter nicht zu einem Auto passt, in dem das halbe Viertel herumfährt.“

Vielleicht aber zu einem Cadillac ATS Coupe - einer Ableitung jener hinterradgetriebenen, kompakten Limousine, die sich in den USA bereits als ernsthafter Konkurrent zum BMW 3er positioniert hat. Das Coupé ist länger und breiter als der Viertürer, gleichzeitig jedoch niedriger, und zeigt damit wuchtige Präsenz. Der eindrucksvolle Auftritt ist kein Zufall, denn das ATS Coupé muss im Modellprogramm auch das bisherige CTS Coupé ersetzen, das eine halbe Klasse höher positioniert war.

Vom radikalen Stil des früheren CTS hat sich das ATS Coupé teilweise verabschiedet. Aggressive Akzente setzen noch die vertikalen Scheinwerfer und Rückleuchten, die sich inzwischen zum Markenzeichen entwickelt haben. Insgesamt ist der Zweitürer jedoch eher klassisch gezeichnet - auch im Vergleich zur ATS-Limousine. Übrigens ist das ATS Coupé der erste Cadillac mit neuem Markenlogo: Der bisweilen als kitschig empfundene Lorbeerkranz ist verschwunden.

Die Karosserie bietet klassengemäßes Raumangebot: Vorne ist reichlich Platz, auf den hinteren Sitzen lassen sich kürzere Strecken einigermaßen kommod bewältigen. Der Kofferraum fasst immerhin 295 Liter.

Beim Interieur-Design und den verwendeten Materialien spielt Cadillac inzwischen in der Oberliga. Leder, Aluminium und sauber abgenähte Flächen runden sich zu einem Ambiente, das sich hinter keinem etablierten Konkurrenten verstecken muss. Besonders praktisch ist die kabellose Ladefunktion für kompatible Smartphones. Nachholbedarf existiert allerdings bei dem mit Näherungs- und Gestenerkennung ausgerüsteten Telematik- und Bediensystem CUE. Die Bedienführung ist wenig intuitiv, und die verwendeten Symbole zeichnen sich vor allem durch amerikanische Verspieltheit aus.

Unter der scharf konturierten Motorhaube arbeitet ein Vierzylinder-Turbomotor, der aus zwei Litern Hubraum 203 kW / 276 PS holt und mit einer optimierten Motorsteuerung stolze 400 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle stemmt. Damit tritt das ATS Coupé über das gesamte Drehzahlband hinweg kräftig an. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 6,2 Sekunden, die Spitze liegt je nach Ausführung bei 230 bzw. 240 km/h. Dabei klingt das Aggregat sonor und gedämpft sportlich; der von Audi und BMW vorgegebene Standard wird erreicht, wenn auch nicht übertroffen. Die serienmäßige Sechs-Gang-Wandlerautomatik arbeitet unauffällig, die Zahl der Übersetzungen ist aus unserer Sicht völlig ausreichend. Der Normverbrauch liegt bei 8,3 Litern pro 100 Kilometer, mit dem optionalen Allradantrieb steigt der Konsum auf 8,8 Liter – Werte, die sich bei zurückhaltendem Gasfuß auch im Alltag erreichen lassen.

Wie sehr die Cadillac-Entwickler die Anforderungen des deutschen Marktes verinnerlicht haben, beweist nicht nur der Antrieb, sondern auch das aufwendige Fahrwerk mit McPherson-Vorderachse und Fünflenker-Hinterachse. Dabei gibt es eine Variante mit passiven Dämpfern sowie ein elektronisch kontrolliertes und einstellbares Sportfahrwerk. Das 1,6 Tonnen schwere Coupé ist straff gefedert und verwindungssteif; mit der ebenso leichtgängigen wie präzisen elektrischen Servolenkung lässt sich der Amerikaner auf kurvigen Landstraßen perfekt dirigieren. Das agile Einlenkverhalten animiert dazu, den Grenzbereich aufzusuchen, und auch hier bleibt das Handling leicht kontrollierbar und frei von Überraschungen. Das vorbildliche Fahrverhalten wird übrigens nicht durch Komforteinbußen erkaufte. Besser kann es die deutsche Konkurrenz auch nicht.

Das Cadillac ATS Coupé kostet in der Einstiegsversion Elegance ab 39 600 Euro; darüber figurieren die Varianten Luxury (43 000 Euro), Performance (45 895 Euro) und Premium (48 895 Euro) in der Preisliste. Der Allradantrieb ist nur für die beiden Top-Varianten lieferbar und kostet glatte 2000 Euro Aufpreis.

Wem vier Zylinder in einem Cadillac ein bisschen zu wenig sind, muss sich noch bis Ende 2015 gedulden. Dann kommt das sportliche ATS-V Coupé auf den Markt, das aus einem Sechs-Zylinder-Turbomotor rund 420 PS holen wird – und damit direkt auf Audi RS5,

BMW M4 und Lexus RC F zielt. (ampnet/jm)

Daten Cadillac ATS Coupé

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

Motor: R4-Otto, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

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

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000 - 4600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230-240 km/h

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

Verbrauch (nach EU-Norm): 8,3 - 8,8 Liter

CO₂-Emissionen: 193 - 203 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: E

Leergewicht: 1602-1674 kg

Kofferraumvolumen: 295 Liter

Reifen: 225/45 R 18 bzw. 255/35 R 18

Basispreis: 39 600 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.
