

Pressepräsentation Cadillac ATS-V: Der amerikanische M3-Killer

Von Jens Meiners

Seit 15 Jahren arbeitet die noble General Motors-Tochter Cadillac daran, sich einen Platz unter den internationalen Premium-Marken zu erkämpfen. Die Neuausrichtung begann mit der Studie Evoq, setzte sich mit der Rückkehr zum Hinterradantrieb und zunehmend anspruchsvoller Technik fort - und kulminiert jetzt im neuen ATS-V: Mit dieser Ableitung der kompakten ATS-Baureihe werfen die Amerikaner dem BMW M3 und M4 den Fehdehandschuh hin. Höher kann man nicht zielen.

Ob die Amerikaner einen Treffer gelandet haben, wollten wir im Rahmen zweitägiger Testfahrten auf der COTA-Rennstrecke im texanischen Austin herausfinden. Ein besseres Revier ist kaum denkbar - denn abgesehen von jener schnellen und anspruchsvollen Rennstrecke gibt es in Texas die Straßen mit dem am höchsten Tempolimit den USA. Bis zu 137 km/h darf man hier fahren, 150 km/h werden locker toleriert. Das ist eine erfreuliche Ansage, wird dem Potential des ATS-V jedoch trotzdem nicht annähernd gerecht.

Denn seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 304 km/h, die im siebten von acht Gängen erreicht werden. In dieser luftigen Höhe bewegt sich der Amerikaner als Solitär: Alle Konkurrenzmodelle regeln vorher ab. Das sollte man ihnen kaum zum Vorwurf machen, denn die aerodynamischen und thermischen Herausforderungen einer Dauergeschwindigkeit von über 300 km/h sind nicht trivial. Den Standard-Spurt von 0 auf 100 km/h erledigt der ATS-V übrigens in 3,9 Sekunden. Auch das ist Bestwert.

Verantwortlich für die herausragenden Fahrwerte ist ein 3,6-Liter-V6-Motor, der von zwei Mitsubishi-Turboladern auf 341 kW / 470 PS und 603 Newtonmetern Drehmoment gebracht wird. Die Leistungsentfaltung ist geradezu explosiv, und der zwangsbeatmete Sechszylinder zeichnet sich durch ein Klangbild von verhalten aggressiver Schärfe aus. Auch das ist ein Alleinstellungsmerkmal: Während der Mercedes-AMG C63 seine Leistung

ungeniert heraustrompetet und der M3 den Klang seines Reihen-Sechszylinders künstlich überhöht, zeichnet sich der Cadillac durch jene Diskretion aus, die man einst wohl eher von den deutschen Platzhirschen erwartet hätte.

Dieser Charakterzug gilt auch für das Automatikgetriebe: Die hauseigene 8L90-Hydramatic wechselt die Gänge ebenso blitzschnell wie unmerklich. Ein Doppelkupplungsgetriebe, so Chefingenieur David Leone, wäre aus Imagegründen vielleicht für Werbesprüche gut gewesen, jedoch schwerer und deutlich teurer geworden. Das Basisgetriebe, eine manuelle Sechs-Gang-Schaltung vom Zulieferer Tremec, wird in Europa wohl leider nicht angeboten werden.

GM hat das Fahrwerk des ATS für die V-Variante deutlich modifiziert. Geschmiedete 18-Zoll-Aluräder sind Serie, aufgezogen auf Michelin Pilot Sport-Reifen der Dimension 235/35 vorn und 255/35 hinten. Die McPherson-Vorderachse und die Fünf-Lenker-Hinterachse wurden verstärkt, und das elektronische Magneride-Fahrwerk reagiert nun dreimal schneller als bisher. Die elektrische ZF-Servolenkung ist leichtgängig und gut gewichtet, während die Brembo-Bremsanlage zwar sehr standfest ist, sich jedoch präziser anfühlen könnte.

Für anspruchsvolle Fahrern, die den Hecktriebler auf abgesperrter Piste gerne einmal quer kommen lassen, gibt es ein entsprechend abgestimmtes elektronisches Sperrdifferential an der Hinterachse. Bei diesem Fahrmanöver handelt es sich um eine Lieblingsübung des brutal motorisierten Sportlers. Die Stabilitätskontrolle und die Dämpfung sind übrigens vielfach elektronisch verstellbar.

Cadillac bietet den ATS-V als viertürige Limousine und als zweitüriges Coupé an. Bis zur A-Säule sind beide Varianten identisch, dahinter unterscheiden sie sich deutlich. Das Coupé ist flacher und verfügt über eine etwas breitere Spur; die elegante Dachlinie geht allerdings auf Kosten der Kopffreiheit hinten. Vorn sitzt man in beiden Modellen hervorragend und blickt auf eine übersichtliche Armaturentafel. Das Telematik-System CUE ist allerdings aus unserer Sicht ästhetisch und funktional überarbeitungsreif, und die Auswahl der Materialien - etwa bei der Lenkradnabe - könnte teilweise anspruchsvoller sein.

Dafür ist die Serienausstattung überaus reichhaltig - und sie relativiert auch die Einstiegspreise von 74 900 Euro für die Limousine und 77 500 Euro für das Coupé, die sich exakt auf dem Niveau der Konkurrenz bewegen. Das gilt, so lässt sich nach unseren Testfahrten konstatieren, auch für das Leistungs- und Qualitätsniveau dieses Amerikaners. Eine überzeugendere Sportlimousine hat es aus Detroit noch nicht

gegeben.

Daten Cadillac ATS-V Sedan (Limousine)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,81 x 1,41 (Limousine) bzw. 4,69 x 1,84 x 1,38 (Coupé)

Radstand (m): 2,78

Motor: V6-Benziner, 3564 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 341 kW / 470 PS bei 5850 U/min

Max. Drehmoment: 603 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 304 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.

CO₂-Emissionen: nicht bekannt (Euro 6)

Leergewicht: 1678 kg

Kofferraumvolumen: 294 Liter

Räder / Reifen: vorn 9 J x 18, 235/35 ZR 18; hinten: 9,5 J x 18, 255/35 ZR 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Preis: 74 900 Euro

Bilder zum Artikel



Cadillac ATS-V Sedan.



Cadillac ATS-V Sedan



Cadillac ATS-V Sedan links, Coupé rechts.



Cadillac ATS-V Sedan rechts, links Coupé.



Cadillac ATS-V Sedan.



Cadillac ATS-V Sedan.



Cadillac ATS-V Sedan.



Cadillac ATS-V Sedan.
