



Eindelijk!

We hebben met lede ogen moeten aanzien hoe ze in Amerika massaal burnouts trokken met de 564 pk sterke CTS-V. Voor ons was dat geen haalbare kaart, want Cadillac was hier sinds het debacle van Kroymans uit beeld verdwenen. Gelukkig is het enige echte Amerikaanse premiummerk nu weer officieel in Nederland leverbaar. En guess what: ze hebben de loeisterke CTS-V ook in het programma opgenomen. De uitnodiging voor een rij-impresie met de fraaie coupéversie van de CTS-V werd dan ook met beide handen aangenomen.



© Rijtesten.nl

Stealth

Toen ik naar de CTS-V Coupé keek, moest ik onwillekeurig aan de Lockheed F-117 Nighthawk denken. De CTS-V Coupé kent net zulke hoekige en afgekapte vormen als deze eerste Stealth en heeft een dezelfde soort esthetiek. Beide Amerikaanse producten stralen ook hetzelfde uit: 'don't mess with me!' Zonder meer is de CTS-V een schitterende auto met zijn concave heuplijn en lage raampartij. Een stel bijzondere voor- en achterlichtunits en een V-vorm die door het midden van de achterzijde loopt: de CTS-V Coupé is met zijn gedrongen en heldhaftige uiterlijk echt een auto waar je de power en daadkracht aan afziet. De twee 'huged exhausts' bevestigen dat.



Het blok van de ZR1

En dan het allergrootste feest: het blok van de CTS-V is er namelijk niet zomaar eentje. Het is het 6.2 liter - oftewel 376 cui - metende Big Block, zoals die ook in de Corvette ZR1 ligt. In die auto hebben ze er een nog grotere Eaton-compressor op geschroefd en noemen ze hem de 'LS9', maar de 'gedowntunede' - lekker vreemd woord in deze context - versie in de CTS-V heet 'LSA' en is gemaakt van dezelfde topmaterialen. En de ZR1 mag dan 647 pk en 819 Nm hebben, de CTS-V is met 564 pk en 735 Nm nog steeds een van de sterkste auto's van het moment. Gaat dat van zijn plek? Zo'n vraag kan alleen met een enorme ironie gesteld worden, want wat is dit een beest! De gereden auto had helaas een niet altijd even goed reagerende en schakelende automaat, maar het is overweldigend hoeveel kracht er vrij komt als je het gas intrapt. En voor de liefhebbers van USA-V8'en: je hoort hem wel duidelijk hameren, maar de gierende compressor en de flinke isolatie dempen het geluid behoorlijk.



Smokin' Tires

In 4.4 seconden zou hij naar de '100' moeten blazen, maar dat lukt alleen met een gedoseerde gasvoet. Het gargantueske koppel zorgt ervoor dat de achterwielen tot pakweg 70 km/h onbeschoft gaan spinnen als je volgas gaat en de achterkant wordt dan wel eens licht. Als je daarna doortrapt, staat 200 km/h echt weerzinwekkend snel op de teller. Stiekem natuurlijk supergaaf allemaal, maar niet altijd gewenst. Het is ook echt oppassen in bochten, want het Big Block hamert er zo in, dat je in een bochtje zomaar ineens achterstevoren zou kunnen staan. Dit is echt zo'n auto, die je absoluut met een handgeschakelde zesbak - de Tremec TR-6060 die ook in de Corvette ZR1 en de Dodge Viper SRT-10 hangt - zou moeten kopen. Dan heb je geen last van de soms niet zo vloeiend schakelende automaat, hoewel je dat de transmissie door de enorme overvloed aan pk's en Nm's niet echt aan kan rekenen. Bovendien haalt de handbak volgens GM wél de magische grens van 300 km/h en je kunt er natuurlijk

eenvoudiger een rookwolk mee trekken.



On-Amerikaans

De Yanks staan niet bekend om hun al te dynamische eigenschappen, maar de CTS-V bewijst dat ze het echt wel kunnen. Hoewel de CTS-V natuurlijk best nog veel comfort heeft behouden, is de auto overduidelijk veel stijver, scherper en directer dan de 'gewone' CTS Coupé, waarmee we ook even een blokje om zijn geweest. Die viel al op door een redelijk sportieve inborst, maar de CTS-V overtreft dit uiteraard aan alle kanten. De besturing - alcantara stuurwiel! - is lekker zwaar en voor een Amerikaan nogal gevoelig en de instelbare demping nodigt uit tot beuken. BMW-rijders imponeer je er echter niet mee, om het zo maar even te zeggen, maar M3's en M5's zie je dan weer om de haverklap. Hetzelfde geldt voor het interieur, dat nÃ©t niet zo verzorgd is als bij de bekende merken, maar er wel weer erg mooi uitziet.



© Rijtesten.nl

Kopen?

Je mag dan niet normaal achterin kunnen zitten, geen klap kunnen zien als je naar achteren kijkt en het interieur mag wellicht her en der niet helemaal jofel aansluiten, de CTS-V Coupé heeft bij mij maar één indruk achter gelaten: imposant. Zoveel eerlijke en echte pk's uit zo'n legendarische V8, zoveel bruto koppel en zo'n enorme snelheidsdrang. Hij ziet er niet alleen gaaf uit, hij rijdt ook absoluut goed en is nog comfortabel ook. Neem wel een handbak, want de automaat doet de auto een beetje onrecht aan en die vier mille die de handbak extra (!) kost, maken hem met nog geen 139k nog steeds niet duur. Bovendien krijg je iets wat maar weinig auto's bieden: veel charme en veel karakter.