



Aanzien

"I wanna be free, I wanna just live, Inside my Cadillac, that is my shit, Now throw it up, That's what it is, In my C A D I L L A C bitch." Het is veelzeggend over de prestige die Cadillac geniet, dat een populaire rapper als Macklemore een compleet nummer wijdt aan het automerk. Het aanzien dat in Amerika nog altijd hoogtij viert, bestaat in Europa echter slechts nog op papier. Gaat de geheel nieuwe Cadillac CTS nu eindelijk laten zien dat er meer is dan alleen goede looks?



Prettig fout

Er staat wel wat, als je zo'n donkere Cadillac bekijkt. Door het hoekige lijnenspel wordt een hele stoere auto gevormd. Dit uiterlijk vertoon maakt bij passanten de nieuwsgierigheid los om wat voor auto het gaat en menigeen leek onder de indruk van die klinkende Amerikaanse merknaam. Met de grote grille en dito wielen doet hij wel wat denken aan de succesvolle 300C van landgenoot Chrysler (tegenwoordig Lancia Thema), met dezelfde prettig foute uitstraling, alleen dan in een moderner jasje. De familieband met de ATS is duidelijk zichtbaar, al maken de nog robuustere vormen van de CTS er echt een grote broer van. De royale grille en goed bemeten wielen, samen met de prominente dagrijverlichting en hoekige uitlaten zorgen ervoor dat je je als directeur goed van het personeel kan onderscheiden.



All black

Het stoere wordt binnenin doorgevoerd door vooral donkere materialen. Zelfs de hemel is zwart en dat zien we natuurlijk niet vaak in dit segment, waarin de ruimte meestal juist benadrukt moet worden. Het hele interieur is modern opgezet met een mooie afwisseling van materialen. Pianolak en carbon, maar vooral het (geperforeerde) leer en suède op het dashboard, geven het geheel het nodige cachet. Toch is hier wel deels sprake van uiterlijke schijn, want deze stijlvolle materialen liggen over de harde plastics, die bijvoorbeeld in het dashboardkastje en in de middenarmsteun weer in zicht komen. Het moet wel gezegd worden dat het geheel netjes in elkaar zit.

De zitplaatsen zijn Amerikaans royaal. De stoelen voorin zijn licht gevormd aan de zijkanen, maar voelen vooral erg groot. Uiteraard zijn ze voorzien van een elektrische verstelling inclusief geheugen, maar ook de uittrekbare knieholte-ondersteuning verhoogt het comfortniveau. Achterin hebben de passagiers meer dan voldoende ruimte. De benen staan vrij van de stoel ervoor en door de diepgeplaatste achterbank is ook de hoofdruimte dik voor elkaar. Qua kofferruimte levert de CTS zomaar een litertje

of 150 in op de concurrentie.



Displays

De meest opvallende elementen in het interieur zijn toch wel de displays. Op de middenconsole zien we een groot scherm dat voor de gebruikelijke infotainment dient. Het touchscreen is omgeven door kunststof met een pianolak-achtige afwerking. In de bediening is het allemaal wat omslachtig. De menustructuur is niet heel natuurlijk en voelde na een aantal dagen nog niet heel eigen, al vertrouwen we erop dat dit uiteindelijk wel komt bij de bezitter van een CTS. De knoppen onder het scherm zijn wat vreemd, aangezien het fysiek in te drukken knoppen zijn, maar boven iedere knop zit achter het kunststof ook een touchfunctie met dezelfde bedoeling. Door deze wispelturige uitvoering, wordt er nog wel eens een iets per ongeluk geactiveerd. Sommige knoppen kunnen zelfs nog als schuifbalk gebruikt worden. Wanneer voor het een of het ander gekozen was in plaats van voor beide, was de bediening eenduidiger geweest.

Cadillac CTS 2.0T Premium

Een ander - nog groter - scherm is te zien achter het stuur. Alle klokken worden namelijk digitaal geprojecteerd. De eerste indruk is dat het een vrij drukke klokkenwinkel is, maar even spelen met systeem leert dat dit naar wens ingedeeld kan worden. Hierdoor kan gewicht worden gegeven naar een drukke of juist een heel eenvoudige opstelling. Je kan kiezen of je juist de sportieve elementen prominent in beeld wil hebben, of dat het belangrijker is om de verbruiksgegevens altijd onder ogen te hebben. Zelfs de individuele posities van de klokken of navigatie zijn te verschuiven. Hiermee benut Cadillac de voordelen van een digitaal systeem erg goed. Het is wel jammer dat de kwaliteit van de dynamische graphics te wensen overlaat. Bijvoorbeeld het brandstofniveau dat in het tank-afbeeldinkje wordt gerenderd is onnodig korrelig. Als je een auto van tigduizend euro koopt, wil je niet dat de eerste de beste Chinese tablet van 200 euro een betere beeldkwaliteit heeft. Dat het niet zo hoeft, zien we bijvoorbeeld weer aan de lettertypes die juist erg stijlvol en strak zijn.



Nieuwe Amerikaanse standaard

Een viercilinder motor die ook in een Opel Insignia ligt, leveren in een grote Cadillac. Is



Cadillac CTS 2.0T Premium

dat geen heiligschennis? Je zou het zeggen, maar na een paar dagen sturen durven we te beweren dat daar zeker geen sprake van is. In tijden van downsizing kijken we nergens meer van op, maar als we gewoon de feiten eens op een rijtje zetten is dat te verklaren. Bijna zeven jaar geleden reden we de topklasser STS uit de Cadillac-stal. Die peurde 325 pk en 427 Nm uit een 4,5 liter metende V8. Deze CTS haalt uit de helft van de motorinhoud en het aantal cilinders redelijk gelijkende prestaties: 276 pk en 400 Nm. En het belangrijkste van alles is dat de prestaties oneindig veel levendiger zijn. Het blok is redelijk snel bij de les en kan tegelijkertijd lekker 'doorhalen'. De motor voelt ondanks de relatief kleine afmetingen toch royaal aan, zoals dat bij een Caddy hoort. Een prima vervanger van de Amerikaanse standaard van weleer dus.

Een andere Amerikaanse eigenschap waar Europeanen graag de draak mee steken, is natuurlijk dat een Yank vooral rechtdoor moet rijden en zich niet met bochtenwerk moet gaan bemoeien. Daar is gelukkig geen sprake meer van. De wegligging is simpelweg goed voor elkaar. Bij wat steviger stuurwerk geeft het onderstel geen krimp, terwijl het comfort hoog blijft. Ook het sturen zelf is zoveel beter dan voorheen. Er is nog wel ruimte voor verbetering, maar dat zit hem meer in de finesses en persoonlijk voorkeuren. Eigenlijk is de sportstand wat ons betreft een prettige 'default', maar niemand houdt de bestuurder natuurlijk tegen om deze standaard in te schakelen. De zestraps automatisch schakelt soepel op en blijft continu op de achtergrond. Wie dat wil kan hem met de flippers overrulen of permanent overnemen met de knop boven op de pook, die doet denken aan een fire-button op een ouderwetse joystick. Maar eerlijk? Laat de techniek maar lekker zelf zijn werk doen.



Onderscheidend

De grote vraag is natuurlijk of deze nieuwe CTS potten gaat breken in Europa. Daar is een heel eenvoudig antwoord op te geven: nee. De Duitse heerschappij is niet zomaar te doorbreken en daar brengt ook een goed ogende Cadillac geen verandering in. Maar dit antwoord is natuurlijk niet fair, want het is ook niet de doelstelling van de Amerikanen om van de top drie een top vier te maken. De CTS heeft namelijk veel te bieden voor de kleine groep mensen die wel eens wat anders willen. Ze durven: stoere, originele looks, een prettige en krachtige aandrijflijn en een royale standaarduitrusting. Natuurlijk hebben we ook wel wat nadelen genoemd, maar dat zijn geen showstoppers voor mensen die zich willen onderscheiden.

In het verleden kwam dan het financiële plaatje om de hoek kijken. Door de uitstoot en bijbehorende taksen werden andere recente Cadillacs uit de markt geprezen, maar dat is met de nieuwe motorisering een heel ander verhaal. Het opgegeven verbruik van 8,4 liter per 100 km is bij dit vermogen redelijk marktconform voor een reguliere aandrijflijn. De 9,5 liter die wij gemiddeld scoorden, doet daar niks essentieels aan af.



Cadillac CTS 2.0T Premium

Met deze waarden blijft de vanafprijs op 65.619 euro steken en is hij voor zijn uitvoering marktconform geprijsd. Daarin klinkt ook wel een beetje het nadeel door: er is geen simpelere of zuinigere versie voor handen om grote aantallen te kunnen gaan schrijven. We hopen dat er genoeg mensen overblijven die niet over dit beperkte aanbod struikelen, want de Cadillac CTS is en blijft een heerlijke auto om te zien. Die zien we dus graag vaker op onze wegen...

Plus

- + Stoere looks
- + Royale standaarduitrusting
- + Moderne, goede aandrijflijn

Min

- Onderhuids materiaalgebruik
- Wispelturige bediening middenconsole
- Slechts één motorisering