



## Amerikaanse topklasse

Cadillac kan sinds het zijn pijlen richtte op het Europese continent hier nog niet echt potten breken. De verkoopcijfers blijven flink achter bij de gewenste aantallen en zodoende zijn de prognoses voor de komende jaren dan onlangs ook al flink bijgesteld. Van de vier huidige modellen is de STS nog wel de minst geziene gast op 's Heeren wegen. Natuurlijk worden topklassemodellen altijd wat minder verkocht dan bijvoorbeeld een middenklasser, maar wat is toch de reden dat je in verhouding met de Duitse concurrenten gerust kan stellen dat de STS praktisch niet verkocht wordt in Nederland? Wat heeft deze STS niet wat een Duitse topklasser wel te bieden heeft? De één-na-dikste uitvoering van de STS, de 4.6 V8 Sport Luxury, stond tot onze beschikking.



Cadillacs troef in de topklasse: de STS

De één-na-dikste uitvoering van de STS, de 4.6 V8 Sport Luxury, stond tot onze beschikking.

## Opvallend zonder frivoliteit

Uit de reacties om je heen blijkt dat zelfs voor autoleken deze auto wel opvalt. Ook is vrijwel iedereen duidelijk dat deze auto van Amerikaanse makelij moet zijn, maar als je dan vertelt dat het een Cadillac is, wordt er toch regelmatig raar opgekeken: "Worden die nog gemaakt dan?". Het is erg opvallend dat je niemand hoeft te vertellen wat een Cadillac is, maar toch gaat het beeld van zo'n Cadillac meestal niet veel verder dan de jaren 50, 60. De tijd waarin de auto in zoete kleuren en gevleugelde uitvoeringen onder andere bekendheid kreeg vanwege sterren als Elvis Presley



Strakke, rechte vormen maken de STS

Waar de auto het destijds haast moest hebben van zijn opvallende kleuren en typische vormen, is deze STS vooral heel erg donkerblauw en rechttoe rechtaan. Desondanks doet hij toch menig nek draaien om te kijken wat er voor groots langs rijdt. Een imposante grille met grote staande koplampen ernaast zijn opvallend voor degene die voor je rijdt. Degene naast zich kan zich verbazen over de forse wielbasis en relatieve kleine overhang voor en achter, terwijl de achterliggers ongetwijfeld gefascineerd zullen kijken



naar de blank glazen achterlichten met ledlampjes en het enorme remlicht dat over vrijwel de hele breedte de kofferklep siert.

Waar de auto het eigenlijk niet nodig heeft, is de auto op een wat foute manier voorzien van sportieve accenten. De velgen met dunne spaken zijn net wat te iel en de spoiler op de achterklep van een topklasser kan eigenlijk niet. Ook de uitlaatjes hadden net wel een tikkie dikker gekund om ook van de buitenkant duidelijk te maken dat we hier met een dikke achtpitter te maken hebben. Maar, hoe dan ook, het is sowieso een imposante verschijning, waar je zeker mee voor de dag kunt komen. Daarbij heeft hij als voordeel dat er geen tweede naast je zal komen staan bij het verkeerslicht.

## Amerikaanse weldaad

Bij het opentrekken van de deur komt de geur van leer je uit de auto tegemoet. Uiteraard zijn de stoelen omtrokken met een glad soort, zandkleurig leer, maar ook de middenarmsteun en de bekleding van de portieren zijn met leer bekleed. Het begrip 'volledig elektrisch verstelbaar' krijgt bij de relatief zachte voorstoelen in deze STS een compleet nieuwe betekenis, want met de knopjes in de vorm van een stoel aan de zijkant waarmee je de zitting en leuning in ieder stand kan zetten staan niet alleen. Naast de acht verstelmogelijkheden die je dan al



Lichte en warme kleuren in het interieur

hebt, zijn de lendensteunen ook elektrisch op nog eens vier manieren te verstellen. Een onaangename positie is er dus niet meer bij voor de STS-bestuurder of bijrijder. Ook al niet omdat je de stoelen naast verwarmen ook nog eens kan ventileren. Waar je voorin dus kan zitten als een vorst, is de tegenstelling op de achterbank erg groot. Niet omdat de zitting ondermaats is, maar juist vanwege de ruimte. Die valt behoorlijk tegen voor een auto van dit formaat. Het hoofd gaat rakelings langs de hemel en de knieën moeten in een uitsparing van de voorstoel geplaatst worden. Personen van iets meer dan gemiddelde lengte zullen dus grote moeite hebben om een prettige positie te vinden en dat kan en mag natuurlijk niet in een auto uit deze klasse. Waar wel weer veel ruimte te vinden is, is in de kofferruimte. Met 464 liter moet je veel mee willen zeulen om deze ruimte helemaal te vullen.

De rest van het interieur sluit qua kleurstelling goed aan bij het zandkleurige leer. Het kunststof van het dashboard is opgetrokken uit twee tinten die goed bij de kleur van het leer passen. Daarnaast maakt het eucalyptushout dat verwerkt is in het interieur de warme uitstraling compleet. De afwerking en de gebruikte materialen zijn goed te noemen, al moet gezegd dat het materiaal van het bovenste kunststof deel van het dashboard wel wat op het randje bungelt van wat acceptabel is in auto die wil concurreren met premium topklassers.

De instrumenten in de auto laten zich vrijwel allemaal heel makkelijk bedienen en het is zelfs mogelijk om een en ander middels spraak te bedienen. Vrijwel allemaal, zeg ik, want het navigatiesysteem springt



toch wel heel erg uit de toon. Tot op de laatste dag dat de auto weer terug moest naar de importeur was het continu ruzie tussen het navigatiesysteem en uw tester. Het touchscreen zou normaal gesproken toch moeten betekenen dat de bediening heel gemakkelijk is, maar als je geen flauw idee hebt wat de pictogrammen betekenen, wordt het al vrij lastig. Kom je daarnaast regelmatig niet in de gewenste menu's, waar je eindelijk dacht dat je ze wist te vinden, dan is het erg vervelend om even iets snel in te voeren. Wellicht dat je na het bestuderen van de handleiding een hoop progressie kan boeken in de bediening, maar eigenlijk zou dat voor de veelgebruikte basisfunctie niet nodig moeten zijn. Voor de rest voert het mediasysteem prima zijn functie uit. Het geluid is zelfs fantastisch te noemen, maar wat wil je met een Bose 5.1 surround systeem met maar liefst vijftien speakers. Dat dit niet zou misstaan in een bioscoop heeft Cadillac ook begrepen, want het systeem is ook voorzien van een TV en DVD-functie.

De snelheidsmeter is groot aanwezig achter het stuur, maar toch heeft Cadillac gemeend dat het beter moest kunnen en daarom hebben ze een vernuftige head-up display gemonteerd in de STS. Een systeem dat verwerkt is in het dashboard projecteert de snelheid met een lichtbundel op de voorruit. Het werkt erg prettig, omdat je zo je blik op de weg kan houden en toch je snelheid continu in de gaten hebt. Omdat je er ook makkelijk dwars door heen kan kijken, is het niet storend aanwezig. Ook de navigatie-instructies of audio-informatie kunnen zo geprojecteerd worden. Naast een alleraardigste gadget, dus ook een dikke plus op het gebied van veiligheid.

## Leuk voor rechtdoor?

Iedere bezitter van een grote Amerikaan heeft vast wel eens op een feestje van een of andere grapjas aan moeten horen dat de wegligging van Amerikanen fantastisch is... ..zo lang je rechtdoor gaat. Waarschijnlijk is die grapjas er ook een uit de eerder genoemde categorie mensen die denken dat Cadillacs alleen in roze verkrijgbaar zijn en voor het laatst een aantal decennia geleden van de band rolden, want er is nogal wat veranderd. De STS stuurt ondanks zijn formaat opvallend scherp en direct. De besturing is misschien wel wat licht, maar een bochtje is strak te



Het snellere bochtenwerk is geen enkel probleem

nemen en slalom blijft te doen zonder dat je bij ieder volgend bochtje verder uitwaaiert. Waar je eerder een straffer onderstel zou koppelen aan een dergelijke besturing, is dat onderstel toch juist comfortabel te noemen. Oneffenheden in de ondergrond worden mooi glad gestreken, maar het mooie is dat dit niet leidt tot deinerig of gevoelloos gedrag. Iets waar de criticaster van de Amerikaanse auto-industrie ook ongetwijfeld over zal beginnen.

Het comfort wordt nog eens extra benadrukt door de soepele zestraps-automaat. Bij een rustige acceleratie voel je de overgangen nauwelijks en wordt de auto in de verschillende verzetten even makkelijk voortgestuwd. Bij een iets grotere acceleratie zijn de gangen wat beter te vernemen, maar dan nog gaat de overgang uiterst soepel. Neem daarbij de rijgeluiden die grotendeels buiten de auto



blijven en iedereen kan de optelsom maken dat dit een zeer geschikte auto is voor de persoon die veel onderweg is en behoefte heeft aan een hoog rijcomfort. De files, die alsmaar langer en meer worden in dit land, heeft de STS ook tijdens de testperiode getrotseerd en dan is het prettig om automatisch te schakelen en omgeven te zijn met zoveel luxe en comfort.

Maar je kiest niet voor een dikke Northstar V8 met 325 pk om alleen maar rustig en file te rijden. Het blijkt dat de kracht op ieder moment op afroep beschikbaar is, want wanneer het pedaal wat dieper wordt weggedrukt, is direct een flinke versnelling waarneembaar. Laat staan wanneer je het pedaal tegen de grond aandrukt, een snelle terugschakeling gaat vervolgens gepaard met een intense versnelling en een opzweepend motorgeluid. Vanaf zo'n 5000 toeren klinkt een lekker achtcilinder-roffel, al was het nog mooier geweest als het geluid nog iets zwaarder van klank was geweest. De nul-tot-honderd tijd van deze bijna twee ton wegen limousine is dan met zeven seconden rond ook indrukwekkend te noemen. Wel is het jammer dat door de comfortabele insteek de snelheidsbeleving soms wat wegvalt, maar begrijpelijk is het wel, voornamelijk zal de auto op een manier bereden worden waarbij comfort belangrijker is. Een gevaar is dat je niet zo snel doorhebt dat je al weer te hard rijdt, maar de head-up display is daarbij een waardevolle ondersteuning.

Bij een grote motor hoort ook altijd weer het onvermijdelijke nadeel van het verbruik. In de testperiode kwam er een gemiddelde van 14,3 liter per 100 km uit. Waar dit zelfs nog één tiende onder de fabrieksopgave is, blijft het natuurlijk nog steeds veel. Waar je bij veel andere merken de keuze kunt maken tussen sterke maar dorstige motor of een wat zwakkere maar veel zuinigere motor, schuilt hier wellicht ook een groot minpunt voor de STS. Er is maar één kleinere motorvariant verkrijgbaar in de 3.2 zescilinder en - misschien wel het grootste nadeel - zelfs helemaal geen diesels. Dus kies je voor de STS, dan kies je automatisch voor een dikke, dorstige motor. En natuurlijk kan dat veel rijplezier opleveren, maar ja, de portemonnee en tegenwoordig het milieu ook in toenemende mate spelen ook wel een belangrijke rol in de aanschafoverwegingen van een auto.

## Diesel en restwaarde

Nu dan de grote hamvraag: waarom zie je de dikke Duitsers wel met enige regelmaat en deze STS vrijwel niet? Het ontbreken van kleinere motoren en met name een dieselvariant zal een belangrijke reden zijn dat de STS nog niet zoveel gezien wordt in den lande. Een ander punt ligt wellicht ook in een gevoelig punt als restwaarde. Nu is dat voor deze generatie STS nog moeilijk te bepalen, daar hij nog maar twee jaar leverbaar is, maar zijn voorganger, de Cadillac Seville STS heeft wat dat betreft niet echt een goede indruk achtergelaten.



De potentie van de STS lijdt onder motorenkeuze en afschrijving

Wat dat laatste punt betreft is Cadillac natuurlijk afhankelijk van wat de markt doet, maar voor wat betreft het inzetten van diesels kunnen ze natuurlijk prima zelf initiatief nemen. Gelukkig zien we dat



Cadillac voor de BLS al een diesel in de prijslijst heeft staan en is al bekend gemaakt dat in de nieuwe CTS, die in november op de markt verschijnt, na verloop van tijd ook een diesel leverbaar is.

Deze geteste Cadillac staat in de prijslijst voor 99.000 euro. Waar de STS reeds te krijgen is voor 62.950 euro. Is dieselen niet relevant en wil je toch een topklassewagen met dito uitstraling, dan is de STS zeker een interessante auto. Je hebt een comfortabele auto met een imposant vermogen en zeer rijke uitrusting waar je niet snel een tweede van zal tegenkomen.

## Plus

- + Originele verschijning
- + Comfortabel
- + Besturing

## Min

- Ruimte achterbank
- Navigatiesysteem
- Ontbreken diesel