



Intro

Laat de Sjonnies maar komen. Met hun Gti-tjes, Gsi-tjes, CRX-jes en wat niet meer, ze zullen het allemaal heel moeilijk krijgen met de acceleratiekracht van deze auto. Om deze wagen voor te blijven zul je toch echt op de proppen moeten komen met minimaal een M3 of iets vergelijkbaars. Als je het wil kun je de meeste in comfort en stijl, volledig in het stof laten bijten.



Het exterieur

Het exterieur van de CTS wordt gevormd door een serie van messcherpe lijnen, die van deze auto een opvallende verschijning maken. Op de testauto niet aanwezig, maar de mogelijkheid lijkt mij niet onwaarschijnlijk, dat de CTS in Amerika, waarschuwingsstickers meekrijgt met de opschrift: Attention: Sharp edges. Anders kan Cadillac nog weleens aangeklaagd worden, want dat is een van de favoriete bezigheden van de Amerikaanse consument. Tijdens de testrit viel het op dat deze auto absoluut een headturner van de bovenste plank is. De gemonteerde velgen zijn van lichtmetaal, en passen qua design prima bij de rest van de auto.



Deze velgen zijn ook te verchromd te verkrijgen. De CTS is er vanaf € 43.850,- voor de CTS 2.8 Comfort en loopt tot € 55.250,- voor de 3.6 Sport Luxury. De testauto heeft, dankzij alle opties, een prijs van ongeveer € 58.000,-. Zonder al die opties kost de testauto € 51.400,-. De 3.2 staat inmiddels niet meer in de prijslijst.



Het interieur

Het interieur van de CTS is een prettige omgeving om te verblijven. Een combinatie van mooie materialen, leer en subtiele houtaccenten maken van het interieur een luxueuze omgeving. Het geheel is alleen wel wat donker door het veelvuldig gebruik van de kleur zwart. Het ontwerp van het stuur spiegelt zich aan het hoekige design van de gehele auto. Dit stuk gereedschap heeft een goede dikte en voelt zeker op het houten deel lekker aan. Het stuur is voorzien van de bekende knoppen, waarmee de radio te bedienen is. Op het dashboard zijn er een veelvoud aan knoppen te vinden, en bij de eerste



kennismaking met de CTS, zal er mogelijk een moment zijn, waarin je denkt dat je een cursus moet gaan volgen om alle knoppen te kunnen bedienen. Maar gelukkig blijkt al gauw, dat het allemaal toch zeer logisch in elkaar steekt, mede dankzij het feit dat elke knop voorzien is van een duidelijke omschrijving van zijn functie. De bestuurdersstoel zit, mede dankzij het mooie leer, erg goed. Het enige minpuntje die ik hier kon vinden was de lengte van de stoelzitting, die komt enkele centimeters te kort en loopt dus net niet tot in de knieholte. De CTS is achterwiel aangedreven en dat zie je terug achterin de auto. De karakteristieke bult op de vloer is hiervoor de belangrijkste aanwijzing. De ruimte voor de benen van de achterpassagiers is voldoende. De kofferbak heeft een bruikbare inhoud van 420 liter.

Het rijden

Bij het instappen viel het me op dat de bestuurdersstoel heel ver naar achter stond. Ik was dus al op zoek naar de stoelverstelknop. Vreemd was de gewaarwording dat na het insteken van de contactsleutel in het contactslot, de stoel automatisch naar voren schoof. Het starten van de motor leverde nog een verrassing op, want wat is de 6-pitter stil. Hij is beslist hoorbaar, maar weinig van het geluid dringt door in het interieur. Dat verandert op het moment dat je de auto de sporen geeft. De 6-pitter brult het dan uit en zweept de snelheid snel en overtuigend op, tot waarden die





door de wetgever niet gewaardeerd worden. De gemonteerde 5-traps automaat laat, bij zo'n acceleratie de verschillende verzetten goed voelen. Bij normaal accelereren voel je die niet en versnelt de auto zonder enige vorm van schokken. Opvallend is dat wanneer, er een kruissnelheid is bereikt, dat het motorgeluid opvallend afwezig is. Het was voor mij een rare gewaarwording, dat ik me realiseerde, dat de auto 80 kilometer per uur reed, harder mocht op die plek niet, en dat het net leek of de motor niet eens draaide. Deze draaide op dat moment nog geen 1900 toeren. De 3.2 levert 218 Pk bij 6000 tpm en 300 Nm bij 3400 en dat betekend 0 tot 100 in 7,7 seconden. Door deze waarden is een stoplichtsprint geen enkele probleem. Het onderstel is Europees afgesteld, dus stevig, maar niet zo stevig dat je vulling eruit trillen. De wegligging is daardoor strak en het comfort is hoog. In de bochten wil de auto wel graag overhellen. De besturing is daarentegen zeer Amerikaans, dus vederlicht. De inmiddels bekende minirotonde-test, leverde totaal geen onderstuur op, maar wel een lichte neiging tot overstuur. Ik heb het er, gezien de vochtigheid van de weg, niet op aan laten komen, maar met een beetje aandringen, zal zonder problemen mogelijk zijn, om driftend door de bochten te gaan. Ondanks de voorgenoemde talenten, nodigt de CTS juist uit tot normaal rijden. Het is gewoon een heerlijkheid om de stilte van deze auto te ervaren, en het gemak waarmee de 3.2 liter zijn werk doet. De Cadillac CTS lijkt mij een zakelijk zeer interessante auto, als Cadillac ooit zou beslissen om een dieserversie te lanceren. Nu is het eerder een auto voor de directeur die niet de kilometers maakt, die zijn vertegenwoordigers wel maken.

Slot

Mijn conclusie: De CTS is een zeer opvallende auto, die gezien de verkoopcijfer (77 in 2003 en 129 in 2004) ernstig en onterecht wordt ondergewaardeerd. Maar verbetering is in zicht, want in de eerste maanden van 2005 zijn er al 76 verkocht. Dus het resultaat van 2003 zal zeker gehaald worden en het resultaat van 2004 zal ook geen groot probleem zijn.

Plus

- + Opvallende verschijning
- + Stille motor bij rustige rijstijl
- + Pittige acceleratie

Min

- Interieur aan de donkere kant
- Lengte stoelzitting
- Neiging tot overstuur

