



## CTS 3.6e M6 - Sport Luxury

Cadillac

Que les Teutons comptent leurs abatis ! Les berlines de luxe sont un créneau porteur et les constructeurs de tous horizons viennent s'y frotter. Avec succès ! Qu'est-ce qui motive les acheteurs à s'orienter vers les classiques des classiques ou à choisir ce qui se marginalise ? La VelSatis a tranché un chemin de traverse que d'autres fabricants suivent. Un des critères du choix différent est certes celui de se démarquer de la banalité. Et pour cela, Cadillac a renoncé à certaines de ses légendaires valeurs pour réaliser des ventes en posant outrageusement ses sabots dans les plates-bandes des grands noms allemands.

Légendaires valeurs abandonnées... comme celles de la perfection des matériaux et d'assemblage, du moteur huit cylindres, du confort extrême, parfois au prix d'une tenue de route approximative, de la puissance encombrante sur les routes du Vieux Continent. Par contre, les innovations sont toujours à l'esprit des concepteurs pour produire de quoi se mettre à jour avec le public exigeant de l'Europe. Les choses ont changé chez Cadillac. Les résolutions imposées par GM ont été comprises, digérées et formalisées avec la CTS. L'agressivité est de rigueur pour se faire une place sur le marché. La survie de la marque en dépend. Cadillac veut aller au bout de ses rêves. Le temps des ventes aléatoires est

révolu ! Cadillac se jette dans l'arène avec des atouts utiles : moteurs puissants et sobres, équipement de série complet, options en nombre, transmissions automatiques et manuelles, liaisons avec le sol dignes de ce nom. En plus du logo prestigieux !

Découpée à la tronçonneuse, la carrosserie est immédiatement identifiable. En ville, pas moyen de passer inaperçu... les gens se retournent inmanquablement. Ce n'est pourtant pas le chuintement du moteur qui les aurait interpellés. Deux V6 sont proposés aujourd'hui : le 2.6 litres de 180 cv et le 3.6 litres de 255 cv. Couplé à une transmission manuelle à six vitesses, le moteur de la Cadillac du test propulse les presque 1700kg à des vitesses interdites en Belgique grâce à un couple de 346 Nm à 3200 tours.

Vous imaginez le feulement parfois rageur lors d'accélération entre deux feux rouges. En conduite respectueuse de la cir-

cultation et de l'environnement, ce couple apporte un confort exceptionnel.

La tenue de route de la CTS est étonnante, digne d'une berline sportive... confortable. Nous nous attendions à une navigation approchée comme à l'habitude avec les grosses

américaines et nous avons été bluffés par les qualités dynamiques, la maniabilité et la précision de la direction. Le contrôle de trajectoire Stabilitrak est diantrement efficace lors des rythmes soutenus, même si la voiture préfère la conduite coulée. Les six vitesses de la boîte manuelle mènent naturellement vers une moindre consommation, d'essence puisque les motorisations diesel font défaut.

Au cours de l'essai, nous sommes restés juste sous les onze litres aux cent. La sixième vitesse doit y être pour quelque chose. En ville, la voiture se déplace agilement dans la circulation. Le rayon de braquage, étonnamment court, permet de passer partout malgré les mensurations costaudes de l'engin. La taille majestueuse des rétroviseurs extérieurs gomme heureusement la visibilité approximative des limites arrière. L'aide au stationnement serait un équipement profitable dans la dotation de base.

L'équipement de série est séduisant. Les réglages séparés de la climatisation, le système audio Bose, les sièges et les rétroviseurs électriques à mémoire, le gigantesque volant multifonctions, la commande vocale, le régulateur de vitesse, les aides à la conduite, la banquette arrière rabattable, l'ordinateur de bord pour ne citer que quelques-uns d'entre eux. La CTS s'est mise à l'heure de l'Europe. Pas question de se limiter à de la figuration.

Dans l'habitacle, ce qui impressionne au premier abord, c'est le nombre de boutons de commande. À l'usage, elles s'avèrent pratiques et bien pensées. Certains plastiques manqueront de finesse pour rejoindre les standards auxquels certains constructeurs nous ont déjà habitués. L'espace à l'arrière est compté pour les genoux et les fronts dégagés. Il y serait difficile de caser, à la fois, la robe de la mariée et le marié. Surtout qu'ils sont grands !

L'image de marque traditionnelle de la Cadillac est mise à mal par la CTS. Celle-ci, agrémentée du logo prestigieux d'une voiture considérée par beaucoup comme l'achat type d'une clientèle friande de conduite indolente, vient titiller les allemandes dans leur créneau avec des atouts dynamiques et un prix raisonnable pour la qualité proposée.



### Berline sportive de luxe

Prix du modèle testé : 43.350 €

TMC : 4.957 €

TR : 1.156 €

Autonomie : 68 litres = 600 km