



STS 4.6 V8 - Launch Edition

Cadillac

Berline de prestige

Prix du modèle testé : **61.750** euro
Autonomie : **66** litres = **450** km
Émission de CO₂ : **338** gr/km
Couple maxi : **427** Nm à **4.400** tr/min
Puissance maxi à : **6.400** tr/min
Poids : **1.817** kg Cx : **0.32** SCx : **0.???**



Depuis sa fondation en 1902, la société Cadillac s'est forgé sa réputation d'exceptionnelle qualité de confection de ses modèles. Aujourd'hui, Cadillac veut affronter les autres berlines de prestige de face, fort de l'excellence de sa fabrication. Révélée au Salon de New York, la nouvelle STS, berline sportive s'il en est, enregistre le retour de la belle américaine à la propulsion et démontre la volonté du constructeur de renouer avec le succès dans la sphère des hauts de gamme. Que les concurrentes se préparent à devoir se mesurer à forte partie. L'architecture même de la STS, dérivée de la CTS, s'est affermie pour correspondre aux capacités dynamiques en même temps que confortables du vaisseau amiral de la marque. Le prestige en plus, tous les commentaires relatifs à la CTS testée en mai restent évidemment d'actualité pour la STS. Les mensurations de la bête offrant plus d'espace à tous les passagers...

Le moteur Northstar de Cadillac, tout en aluminium, développe une puissance digne d'une sportive qui, malgré son poids de près de deux tonnes, passe de zéro à cent kilomètres à l'heure en à peine plus de six secondes. La puissance passe aux roues arrière au travers d'une boîte automatique de cinq rapports équipée d'une fonction manuelle sans embrayage. Un système intuitif adapte sa programmation en fonction du type de conduite du pilote. Lors d'une approche vigoureuse, un surplus de puissance sera préservé pour les relances éventuelles à la sortie des virages. En conduite calme, le système privilégie les consommations contenues et le confort acoustique. Le calage des soupapes d'admission et d'échappement varie pour conférer une baisse des consommations et des émissions polluantes. La souplesse y gagne évidemment.

Une attention particulière est apportée au châssis pour assurer un maximum de rigidité et un minimum de vibrations. Le magnésium, l'aluminium et d'autres alliages sont utilisés. L'ensemble fut testé sur le légendaire circuit du Nürburgring et

adapté pour garantir une maniabilité étonnante. Les aides à la conduite sont pléthoriques. Différentes technologies contrôlent le châssis. Le MRC (Magnetic Ride Control) utilise des particules de métal dans le liquide de suspension pour obtenir la meilleure adhérence et le moindre tangage tout en préservant le confort. Le Stabilitrack veille à maintenir la trajectoire désirée par le conducteur en freinant l'une ou l'autre roue de la voiture en fonction de la situation évaluée par des capteurs de position établis sur les pédales ou le volant.

Au quotidien, ce seront le Key Less (système main libre pour la clef) et l'écran tactile au centre du tableau de bord qui apportent leur lot de confort. Le système audio Bose est remarquable dans le silence feutré au sein de l'habitacle. Les informations des cadrans analogiques et du système GPS sont également projetées dans le pare-brise, visibles de jour comme de nuit alors que vous restez concentrés sur votre route. Les sièges chauffants et ventilés complètent le tableau. Enfin, le cruise control adopte la solution de vérification permanente vers l'avant. Un véhicule situé sur votre trajectoire amène le système à réduire la vitesse pour conserver une distance de sécurité. Une analyse préalable de vos souhaits vous permettra de programmer les automatismes de la voiture.

Le test fut réalisé en période hivernale sans neige. Les sièges chauffants réagissent immédiatement et le seul regret que nous avons eu concerne la position de certaines commandes peu ergonomiques. Une meilleure programmation du système de contrôle des habitudes du conducteur aurait vraisemblablement éliminé une bonne partie des petites contrariétés que nous avons eues. Les itinéraires empruntés furent principalement des routes secondaires et des parcours en ville. Malgré cela, la consommation s'est limitée aux alentours de quatorze litres aux cent. Une utilisation sur autoroute aurait certes permis de diminuer cet état de choses.

