

Cadillac CTS 3.2 V6 A



Un essai détaillé de Bruno Godaert



La concurrence

Alfa Romeo 166 3.0 V6 Sportronic	40.450€	4 m 72	220 ch
Audi A6 3.0 V6 Multitronic	42.600€	4 m 80	220 ch
Chrysler 300M 3.5 V6	41.866€	5 m 00	252 ch
Jaguar X-type 3.0 V6 Executive A	42.100€	4 m 67	231 ch
Lancia Thesis 3.0 V6 A	44.620€	4 m 89	215 ch
Mercedes-Benz C320 A	42.937€	4 m 53	218 ch
Nissan Maxima 3.0 SE A	37.600€	4 m 92	200 ch
Peugeot 607 3.0 V6 Titane A	39.950€	4 m 87	210 ch
Renault VelSatis 3.5 V6 Privilège A	40.650€	4 m 86	245 ch
Saab 9-5 4 p. 3.0t V6 Arc Sentronic	40.750€	4 m 81	200 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 83
Largeur	1 m 80
Hauteur	1 m 44
Empattement	2 m 88
Poids	1.728 kg
Coffre	420 dm ³
Pneus	P 225/55 R16
Réservoir	68 l
Moteur	V6 longitudinal avant EURO 3
Cylindrée	3.175 cm ³
Puissance	218 ch (160 kW) à 6000 trs/min
Couple	300 Nm à 3400 trs/min
Transmission	arrière
Alésage-course	87,5 x 88 mm

A l'arrêt



L'heure n'étant plus au luxe ostentatoire, la CTS sait se montrer relativement discrète, même dans ses dimensions. Son design se veut plutôt sportif. La calandre en damier traditionnelle s'intègre bien dans une carrosserie aux lignes très typées. L'habitacle est très confortable, du moins pour quatre adultes et l'équipement riche: même la TV est prévue.

Sur la route



La CTS est une propulsion, développée, entre autres, sur les pistes du Nürburgring, et elle ne craint ni les hautes vitesses, ni les revêtements dégradés, ni même les petites routes sinueuses. Bref... un comportement digne d'affronter des concurrentes européennes comme BMW ou Audi. Pour les occupants, le confort est un cran au-dessus de la moyenne de la catégorie.

Porte-monnaie



Si l'on ne considère que le prix d'achat: pas de doute, c'est une bonne affaire, surtout avec l'équipement proposé à la base. Attention néanmoins à la TMC qui est la plus élevée possible (mais on va peut-être la supprimer...) et surtout à la consommation qui est celle d'un V6 de 3 litres, d'autant plus importante que l'on opte pour la boîte automatique. Et il n'y a pas de moteur diesel au programme dans l'immédiat.

Le bilan

Pas de doute: cette Cadillac-là constitue une alternative originale aux berlines de la moyenne supérieure européenne. Extérieurement statuaire, elle n'est très certainement pas exagérément chère, même si l'on peut s'attendre à ce qu'elle perde très vite sa valeur à la revente. Sur la route, elle est capable d'apporter beaucoup de satisfactions à son conducteur comme à ses passagers. Que demander de plus à une auto?

La marque

Symbolisant le luxe et le prestige aux Etats-Unis au même titre que la Rolls-Royce en Grande-Bretagne, Cadillac s'est lancé depuis quelques années dans une offensive destinée à accroître sa notoriété, entre autres en Europe. Après s'être imposée comme voiture de fonction du président US, la marque a tenté quelques petits tours au 24 Heures du Mans, hélas! sans connaître le succès des Bentley. Qu'importe: des produits adaptés à nos marchés sont prêts à contester la suprématie de quelques références du genre.

Le modèle

Après un lancement réussi outre-Atlantique, où elle s'est écoulée à 38.000 exemplaires en 2002, la CTS débarque chez nous. Un tout nouveau distributeur exclusif a été choisi: la Kroymans Corporation BV qui a son siège à Hilversum, chargé de développer un réseau de distribution et d'après-vente commun pour les Cadillac et les Corvette, en coordination avec GM

Les versions

La CTS peut recevoir, au choix, deux motorisations V6 développant respectivement 181 et 218 chevaux. Tant le 2,6l (14 chevaux fiscaux) que le 3,2l (16 ch) peuvent être accouplés à une boîte automatique. Les prix s'échelonnent de 36.450 € à 39.200 €.

L'équipement

Aide au stationnement AR	série
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable	série (60/40)
Coussins gonflables frontaux/latéraux	série
Climatiseur automatique	série
Cruise control	série
ABS + antipatinage	série
Intérieur cuir	série
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques AV/AR	série
Ordinateur de bord	série
Peinture premium	520 €
Projecteurs au xénon (pack sport)	3.200 €
Rétroviseurs électriques/rabattables/dégivrants	série
Contrôle de stabilité (pack sport)	3.200 €
Sièges AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques	série
Inserts en bois (pack sport)	3.200 €
Système navigation DVD + TV	3.200 €
Télécommande + système antivol	série
Toit ouvrant électrique	1.290 €
Volant réglable en hauteur	série
Radio-CD	série

Les chiffres

Vitesse maximale	230 km/h	Consommation sur route	9,0 l
De 0 à 100 km/h	7,7 s	Consommation mixte	11,7 l
Km départ arrêté	28,5 s	Prix achat	39.200 €
Garantie	3 ans / 100.000 km	Taxe circulation	794,90 €
Consommation urbaine	16,4 l	Taxe mise en circul.	4.957 €



FURIEUSEMENT

Les travaux: à qui la faute?

Un fonctionnaire qui a une vue plongeante sur la rue de la Loi ricanne: "Le ministre Chabert avait annoncé qu'il n'y aurait pas trop d'embouteillages, c'est réussi." Effectivement!

Mais pas plus que le monde politique, l'administration ne semble pas très soucieuse des inconvénients occasionnés par des travaux, utiles ou non, sur nos routes. Le comble de la pitrerie étant atteint avec l'annonce de la fermeture complète de l'E411 entre Namur et Luxembourg durant... trois ans. Il n'a pas fallu beaucoup de protestations - des transporteurs, des commerçants concernés - pour que l'ineffable ministre Daerden vienne proclamer qu'il allait reconsidérer la question. On peut se demander s'il s'était préalablement préoccupé du problème. Nous lui conseillons fermement d'effectuer ne fût-ce qu'une seule fois le trajet Namur-Martelange par la N4. Il constatera par lui-même que ni l'état de la chaussée ni l'aménagement de l'infrastructure ne permettent un transfert important du trafic actuel choisissant l'auto-route pour rejoindre le Grand-Duché. Saturation, bouchons et endommagement rapide du béton sont assurés à la première tentative.

Avant d'aller tout démolir d'un côté, si l'on examinait préalablement les alternatives possibles? Cela paraît assez élémentaire...

A défaut de quoi, les pires nuisances nous attendent. Même un enfant de dix ans pourrait s'en rendre compte!

Bruno Godaert