

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

## Im Straßenkampf

### ABGEFAHREN AM START IM CABRIO: CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, UND JOSEF JOFFE, ZEIT-HERAUSGEBER, GEMEINSAM IM CADILLAC XLR / Das Cabrio von Cadillac

**hat von der Kriegstechnik gelernt: Ein Display auf der Frontscheibe und ein Radar, der den Abstand überwacht /****\*Christine Brinck\* \*Josef Joffe\***

Ein Cabrio sollte man, wie hier geschehen, nur im Winter ausprobieren. Erstens, weil der Winter in Mitteleuropa von September bis Mai währt. Zweitens, weil er auch in den so genannten Sommermonaten kurz hinter der nächsten Schäfchenwolke lauert, und zwar mit niederen Beweggründen. Folglich beschreibt das geschlossene Dach und nicht das wehende Haupthaar den Normalzustand beim Fahren in deutschen Landen.

Dieser Normalzustand hält im Cadillac XLR schon mal eine freundliche Überraschung bereit. Lichtdurchflutet ist auch bei geschlossenem Verdeck die Fahrerkabine, was sich wohltuend von einem gewöhnlichen Cabrio abhebt, wo die schwarze Stoffhaube und die schmalen Scheiben für ein eher sargähnliches Ambiente sorgen. Eine zweite und sehr nützliche Überraschung bietet das HUD, das head-up display, das Fahrzeugdaten wie km/h auf die Frontscheibe projiziert. Die großen Ziffern scheinen einen halben Meter jenseits der Schnauzenkante zu stehen und ersparen so den abgelenkten Blick auf den Tacho (was recht praktisch ist für die Altersweitsichtigen unter uns, die dabei nicht zur Lesebrille greifen müssen). Für ein HUD müsste man anderswo an die 30 Millionen Dollar hinlegen, wiewohl man für diesen Preis auch ein Kampfflugzeug wie

die F-15 dazubekäme. Das HUD ohne F-15 ist inzwischen so billig, dass es zur automobilen Standardausrüstung werden sollte.

Eine andere Annehmlichkeit, ebenfalls der Kriegstechnik entlehnt, sollte genauso Schule machen: ein Abstandsradar, das in Verbindung mit dem Tempomat das nervenschonende Fahren im Pulk erlaubt. Man gebe per Knopfdruck die Geschwindigkeit ein und lehne sich zurück, derweil das Radar den sicheren Abstand zum Vordermann hält. Bremst der ab, zügelt sich auch der XLR - und umgekehrt beim Beschleunigen. Die Sache hat auf deutschen Autobahnen einen Schönheitsfehler: Die Lücke bleibt so groß, dass sie als gleich das Einscheren der Rennsemel rechts vorn provoziert. Also drückt das Radar auf die Bremse, also fällt der XLR zurück. Für so viel erzwungene Bescheidenheit möchte man nicht 90 000 Euro opfern, schon gar nicht bei einem V-8 mit 326 PS unterm Gaspedal.

Womit schon ein etwas heftigerer Schönheitsfehler angesprochen wäre: Der XLR ist zu teuer. Dieses Urteil stützt sich nicht auf die Annehmlichkeiten, die der Cadillac Cabrio zuhauf bietet, sondern auf dessen Anspruch, den Sportwagen zu geben. (Sein Chassis beruht auf dem der legendären Corvette.) Anders als die deutsche Konkurrenz von Mercedes und Porsche kennt

dieser XLR keine Aufpreisliste. Es ist alles schon drin, und mehr. Beheizte und gekühlte Ledersitze mit Memory für zwei Fahrer, Edelholz, poliertes Aluminium, Bose-Soundsystem mit Mehrfach-CD, Automatik, Navigation. Einparkhilfe und natürlich das Wichtigste überhaupt, Becherhalter - dazu das bereits erwähnte HUD und Abstandsradar nebst elektrisch schließenden Türen, die sich beim Zu- und Weggang automatisch entbeziehungsweise verriegeln.

90 000 Euro mögen im Vergleich zum Mercedes SL 500 immer noch wohlfeil anmuten, kostet der doch mit allen Extras (ohne HUD und Radar) über 100 000 Euro. Aber einen Sportwagen, selbst von der milderen Art, kriegt man für den Batzen Geld nicht. Die Beschleunigung ist erfreulich, aber nicht von der Sorte, die das Steißbein durch die Rückenlehne bohrt. Die Automatik ist etwas träge, und wenn man's mit dem Kickdown probiert, scheint sie in den zweiten Gang runterzuschalten, was der kultivierte Northstar-Motor nicht sonderlich mag, weil er dann gequält in den höchsten Frequenzen aufjault. Man fühlt sich im XLR nicht wirklich gelassen, wenn man sich an die etwas gewagteren Manöver heranrobt - ESP hin oder her. Selbst auf der Autobahn mag man das Ding nicht voll (auf 250 km/h) ausfahren. Er zeigt sich hart und störrisch bei

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

Querrillen, dafür etwas sofamäßig beim schlichten Geradeauslauf. Unnachgiebig, wo man's gern etwas sanfter hätte, und weich, wo starre Disziplin angesagt wäre - ein Dämpfungsparadox, das die GM-Ingenieure noch knacken könnten.

Die Kurvengängigkeit bei mittlerem Tempo ist gut, die Karosserie ächzt ein wenig bei schärferem Richtungswechsel, zeigt sich aber ansonsten sehr steif. Die Bremsen? Den Stand der Technik definieren hier die Keramikbremsen von Porsche, doch müssen sich die konventionellen Backen des XLR nicht schämen. Das ABS hält auch im Schnee die Spur. Wind- und andere Fahrgeräusche? Angenehmer als bei vielen anderen Cabrios, jedenfalls bis Tempo 180. Und wie läuft's, wenn der Winter mal Pause macht? Das metallene Verdeck verschwindet nach etwa einer halben Minute, ohne dass man mit Haken und Ösen hantieren müsste - aber leider im Kofferraum, der so auf Kulturbeutel-Format zusammenschrumpft. Bei geschlossener Fahrt schluckt er indes zwei ausgewachsene Koffer und mehr. Auch hier ein kleiner

Wunsch an die Ingenieure: Da es in Zentraleuropa, wie bereits erwähnt, häufig regnet, mögen sie bei der Modellpflege dafür sorgen, dass die Schweinsledernen beim Hochklappen des Kofferraumdeckels nicht überflutet werden. Es ist immer ergreifend, wie viel stehendes Wasser sich auf solch glatter Fläche ansammelt. Desgleichen könnten die Designer versuchen, den tief liegenden Deckel des Handschuhfachs davon abzuhalten, Dellen ins Schienbein des Beifahrers zu schlagen.

Haltebügel im Inneren wären auch nicht schlecht, zumal der XLR (siehe oben: Sofa) gern etwas schaukelt. Dito Seitenspiegel, die größer wären und vor allem nicht nach unten wegnickten wie die Ohren einer lädierten Kampfkatze. Aber kommen wir wieder zum Positiven. Es besteht aus drei Teilen. Erstens aus dem bereits erwähnten V-8, der die klassische Stärke des amerikanischen Motorenbaus ausspielt: Er schießt auch bei zügiger Fahrt nicht über 2000 Umdrehungen hinaus. Daraus folgt, zweitens, ein überraschend niedriger Benzinverbrauch: um die

elf, zwölf Liter bei normaler Autobahn-/Landstraßenfahrt. (Bei scharfem Galopp geht's freilich auf die 18 Liter zu.) Drittens, ein insgesamt harmonisches, ja originelles Design, das einen ansehnlichen Kompromiss zwischen der neuen Kantigkeit und der alten Rundlichkeit im heutigen Karosseriebau gefunden hat. Wer also zwischen all den Z-8, SL und 911 ein wenig auffallen möchte, ist mit diesem XLR gut bedient.

Bloß ein richtiger Sportwagen ist der XLR nicht. Er ist kein Gefährt für die scharfe Passfahrt, auch keines, mit dem man an der Ampel Gummi zeigen kann. Er ist ein höchst bequemer Reisewagen - perfekt fürs Cruisen, wie man auf Neudeutsch sagt. Wer aber gern einen Ami zum Abheben will, der muss auf die legendäre Corvette von Chevrolet oder auf die Viper von Chrysler zurückgreifen.

PS Nächste Woche am Start: Michael Naumann, ZEIT-Herausgeber, im Mini Cooper S