



Fotos: Michael Blumenstein

Der Cadillac Lyriq ist markant gezeichnet, lang, breit, schwer – Elektro-SUV eben.

Willkommen zurück – abermals

Die GM-Tochter Cadillac wagt einen Neustart in Europa – mal wieder. Wir sind mit dem Fünf-Meter-Elektro-Koloss namens Lyriq durch München gefahren.

Elektromobilität macht's möglich:

Die Hürden sämtlicher Abgasvorschriften, die bei Verbrennern immer höher gesetzt werden, spielen bei der E-Mobilität keine Rolle. Es kommt ja nichts mehr hinten raus. Crashtech-nisch und unter Cyber-Security-Aspekten sind die Unterschiede gering bzw. die Anforderungen in den Ländern mit einer globalen Entwicklung zu meistern – den Rest erledigt die Software. Die Welt heißt überall neue Elektroautos willkommen – auch und gerade die aus den USA. Tesla machte den Anfang, Rivian versucht es noch, Lucid ist am Start und nun auch (wieder) Cadillac.

Erfolg in den USA

Cadillac ist seit 1902 bekannt für ausufernde Straßenkreuzer und den „American Way of Drive“. Gibt es im Heimatmarkt noch immer das SUV-Portfolio, bestehend aus Escalade, XT6, XT5 und XT4, bieten die US-Amerikaner fortan in Europa nur noch E-Versionen an. Diese gibt es auch in den USA – und deren Absatz darf dort als „bemerkenswert“ gelten. So hat sich der Lyriq im ersten Halbjahr 2024

in den USA 13.094-mal verkauft – dort gibt es ihn seit zwei Jahren. Diese Zahlen werden in Deutschland freilich nie erreichbar sein. Zu speziell sind die Marke Cadillac sowie der Lyriq und zu viel Konkurrenz gibt es in Form eines BMW iX, Mercedes-Benz EQE SUV und Volvo EX 90.

Was den Lyriq auszeichnet? Exklusivität und sein Preisvorteil. Er sticht aus der Masse der Einerlei-SUV hervor. Die Front ist speziell, die Silhouette besonders und das Heck keck. So kann es was werden, denn Design ist noch immer Geschmackssache und damit

subjektiv. Objektiv betrachtet ist es nicht ganz so einfach, an einen Cadillac heranzukommen. In Deutschland gibt es nur eine Handvoll Händler.

Deutlich mehr Auto

Also reinsetzen, so lange einer da ist, und: umschauen. Wir fahren den Sport. 67.647 Euro werden aufgerufen – wie bei der einzigen Alternative, dem Luxury. Zum Vergleich: Ein BMW iX startet knapp darunter – ohne Allradantrieb (vielleicht wichtig), mit fast 30 kWh weniger Akkukapazität (wicht-



Zwei Ausstattungen: Luxury und Sport (Foto). Front, Felgen, Zierleiste differieren.



1 Komfortabel, aber nicht für alle Körper passend. Bei den Sitzen braucht es Optionen. **2** Das Cockpit ist ansehnlich arrangiert. **3** Touchen auch links vom Kombiinstrument, hier schaltet man manuell das Abblendlicht ein – etwas schräg. **4** Wer möchte, lässt Googlemaps großflächig im Kombiinstrument „laufen“, Tempoanzeige ist dann klein, ein Head-up-Display nicht zu haben. **5** Die Rücksitze sind superkomfortabel und die Breite des Fahrzeugs erlaubt das Reisen mit drei Erwachsenen nebeneinander. **6** Der Kofferraum passt zum Gesamtpaket, Verzurrösen gibt es auch. **7** Die Kombination aus Touchscreen, redundant nutzbarem Controller auf der Mittelkonsole und echten Tasten kommt nahe ans Optimale.

tig), mit einem PS-Minus von 200 PS (unwichtig) und weniger Ladeleistung (wichtig) sowie weniger Ausstattung (vielleicht wichtig).

Luxury und Sport unterscheiden sich beim Lyriq durch andere Felgen (in identischem 21-Zoll-Format), differenzierte Frontmaske (die in der EU unbeleuchtet ist) und chromglänzende Fensterzierleisten anstelle der dunkel anodisierten. Das ist ein bisschen wenig. Die Nappaledersitze – sie gibt es hüben wie drüben in Beige und Schwarz – justiert man wie bei Mercedes mittels Sitz-Mimik in der Türverkleidung. Super. Weniger super: Es gibt weder eine Möglichkeit, die sehr kurzen Schenkelauflagen zu verlängern, noch die sehr breit ausgeführten Lehnen an den Körper anzuschmiegen – zudem fehlt eine Vierfach-Verstellung der Kopfstütze, in die dafür ein Teil des AKG-Soundsystems integriert wurde (dazu später mehr). In diesem Segment darf man bei den Sitzen mehr erwarten – und sei es optional. Immerhin, gemütlich sind die Fauteuils – „Ami-Style“ eben.

Wenig Kopffreiheit

Auch hinten sitzt es sich luftig. Drei Schmale können komfortabel weite Strecken reisen – kein Wunder, der Lyriq ist fast zwei Meter breit – gemessen ohne Spiegel (BMW iX hat identische Abmessungen). Hinten wird es eher eng am Schopf, denn Sitzriesen machen schnell Bekanntschaft mit dem (vorn zu öffnenden) Glasdach, das serienmäßig installiert wird. Mit der Kopffreiheit hapert es interessanterweise auch an der Heckklappe. Ab 1,85 Metern macht es schnell mal „bong“. Ins Heck passen Abmessungs-adäquate 588 Liter. Einen Frunk gibt es nicht. Generell ist im Lyriq alles serienmäßig. Lediglich der Lack und die erwähnte Farbe des Leders können gewählt werden. Mehr ist nicht zu haben, auch kein Head-up-Display. Und Apple Carplay läuft nur mittels Kabelverbindung. Autsch.

An den verwendeten Materialien kann kaum gemeckert werden. Der Haltegriff an der A-Säule ist cool und hilfreich. Den elektronischen Rück-

spiegel gibt es seit acht Jahren und Cadillac waren die ersten, die ihn hatten. Weniger nach Premium fühlen sich hingegen die Sonnenblenden daneben an, mit denen man häufig „interagiert“ und dann merkt: Das passt nicht. Ein ebenso haptisches Desaster ist der Plastik-Knubbel an den B-Säulen zum Jacke aufhängen. Ansonsten wirkt der Lyriq aber eher wie aus den Vollen geschnitzt. Kein Wunder, Stichwort 2.774 Kilogramm.

So besticht aus qualitativer Sicht auch der Digitaltacho mit einer exzellenten Auflösung, was jedoch nichts daran ändert, dass je nach Lenkradstellung einige Informationen verdeckt werden. Sehr clever gelöst ist das Touch-Feld links neben dem Digitaltacho. Dort kann man zwischen Bordcomputer-Inhalten und dem manuellen Aktivieren des Abblendlichts und anderen Funktionen umschalten. An der Bedienung kann man wenig kritisieren. Eine Taste links über dem Knie zum Deaktivieren des Spurhalte-Assistenten ist ebenso sinnvoll wie ein dort angebrachtes Drehrädchen zum



Am Heck gibt es keinerlei Verwechslungsgefahr. Der Lyriq ist einzigartig.

Justieren der Instrumentenbeleuchtung. Ebenso erstklassig gelöst: Die Frontkollisionswarnung meldet sich rot blitzend in der Windschutzscheibe und lässt den Sitz vibrieren. Dezent und dennoch für jeden hinter dem Steuer spür- und sichtbar. Ebenfalls ideal: Es kann nicht nur getoucht werden, denn zusätzlich steht ein Dreh-Drück-Steller zur Verfügung – ganz nach eigenem Geschmack – das zeichnet Premiumfahrzeuge aus.

Wer ist der Kunde?

Die Zielgruppe für genau solch ein Automobil ist spitz, um nicht zu schreiben: nadelspitz. Cadillac sieht im Lyriq vor allem die Menschen, die technikaffin sind, sich aber nicht in den etablierten Premiumfahrzeugen wiederfinden. Wie viele Menschen das in Deutschland sein könnten, wird indes nicht verraten. Klar ist, dass man bereit sein muss, viel Geld für viel E-SUV auszugeben. Nicht viel: Die Zuladung fällt mit 436 Kilogramm ähnlich aus wie bei einem VW Polo.

Der Elektro-Koloss setzt sich sehr geschmeidig und sanft in Bewegung. Die vorhandene Leistung kann perfekt via Gaspedal portioniert werden. Auch bei Vollbeschleunigung gibt es keinen derben Tritt in den Rücken, sondern nachhaltigen Tempozuwachs. In Sekunden benötigen die 528 PS kurzweilige 5,3, um aus dem Stand aufs Landstraßentempo zu beschleunigen. Linear geht es weiter bis 210 km/h – zumindest in Deutschland. Auf der Autobahn wankt das Schiff jedoch deutlich und animiert vielmehr zum Cruisen, passend also zu einem US-amerikanischen Automobil und passend zur E-Mobilität. In Kurven merkt man fast jedes der Zweimillionensiebenhundertvierund-

siebzigttausend Gramm, die unbedingt zum Kurvenaußenrand wollen.

Die Geräuschkulisse bleibt vorn sehr niedrig und lässt das gefahrene Tempo kaum erahnen – so lassen sich Kilometer machen. Ein besseres Ansprechverhalten der Dämpfer wünscht man sich dennoch, vor allem innerstädtisch ploppen die 21-Zöller hör- und spürbar über Straßenflicken.

Winterprofi, laut Cadillac

Gibt es den Lyriq in den USA auch mit Heckantrieb, wird er hierzulande (vorerst) nur als Allradler angeboten. Bei Cadillac ist man aber nicht nur wegen des Allradantriebs und seiner Schneeeigenschaften stolz auf den Lyriq, sondern auch aufgrund der Themen Reichweite und Laden. Denn die Ultium-Plattform, speziell für E-Modelle von GM entwickelt, soll kälteunempfindlich sein und den Reichweitenverlust bei Minusgraden reduzieren. 530 Kilometer nach WLTP – bei milden Temperaturen. Kein rekordverdächtiger Wert – ebenso der Verbrauch von 22,5 kWh, der nach dem ersten Eindruck ohne Probleme erreichbar scheint. Gut, dass mit dem 102-kWh-Akku einer der größten im Unterboden geschichtet wurde. Wer nachladen muss, kann das am CCS-Lader mit bis zu 190 kW (400-Volt-System) tun. Wer AC lädt, steht auch mal zehn Stunden, denn da laufen nur 11 kW durch. Eine 22-kW-Option wäre in der Preisklasse erstrebenswert, um den Anschluss nicht zu verpassen. Geladen wird vorn links, die Klappe öffnet elektrisch unterstützt.

Damit man die passenden Ladepunkte auf der gewählten Strecke findet, ist Googlemaps mit dem Lyriq verbunden und weiß, wann geladen werden sollte, und zeigt an, wo das

Cadillac Lyriq AWD Sport

Preis: 67.647 €

Zwei Permanentmagnet-Motoren
388 kW/528 PS | 610 Nm
5,3 s | 210 km/h

Reichweite: 530 WLTP-Kilometer

Akku: 102 kWh

Ladeleistung: AC 11/DC 190 kW

Verbrauch: 22,5 kWh

5.005 x 1.977 x 1.623 mm

Kofferaufteil: 588–1.687 Liter

Versicherung: k. A.

Wartung: k. A.

Garantie: 4 Jahre/100.000 km
8 Jahre/160.000 km (auf Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

mit welchem Akku-Rest-Stand möglich ist. Funktioniert gut, kennt man beispielsweise von Volvo und Polestar.

Gute Soundsysteme kennt man ebenfalls von den Skandinaviern. Cadillac war aber früher dran mit gutem Klang und hat mittlerweile ein schön austariertes AKG-System eingekauft. AKG war mal ein österreichischer Hersteller, gehört mittlerweile zu Harman, die wiederum zu Samsung gehören und fast alle bekannten HiFi-Hersteller in sich vereinen. Welche? AKG, Bang & Olufsen, Bowers & Wilkins, Harman-Kardon, Infinity, JBL, Mark Levinson und ein gutes Dutzend mehr. Beim Lyriq sind sogar Lautsprecher in den Kopfstützen – nicht zum ersten Mal bei Cadillac. Bose hatte um die Jahrtausendwende Zusatz-Lautsprecher in den oberen Bereich der Cadillac-Rücklehne integriert.

Mit vier Jahren Garantie wollen die US-Amerikaner Vertrauen erwirken, 100.000 Kilometer Fahrstrecke sind dann ebenso abgedeckt – realistisch für ein E-Auto dieser Gattung. *mb*