



Fotos: Michael Blumenstein

Der Lyriq ist keine zarte Prosa im Straßenverkehr, sondern ein wuchtiger Reim für jene, die anders unterwegs sind.

## Wer Platz sucht

Cadillac ist zurück in Deutschland. E-SUV sollen für gute Verkäufe in den Flotten sorgen, was mit dem Lyriq als „Mittelgroßem“ kürzlich startete.

**Warum neigen SUVs** ab einer gewissen Preisklasse zum Protzen? Alles jenseits von 300 PS ist genau dieses und erfüllt sich in jenen kurzen Momenten, in denen der Elefant zum Geparden mutiert. Aber wie oft haben Sie schon andere E-Auto-Fahrer in der Innenstadt von Ampel zu Ampel sprinten oder auf der freien Autobahn dauerhaft der linken Spur folgend gesehen? Es ist mehr Marketing als Nutzen. Aber ist das nicht Teil eines jeden Autokaufs?

Der Cadillac Lyriq passt in diese Geschichte. Gut, auch als Stromer mit US-Heritage verwundern seine Maße von knappen fünf Metern Länge und stolzen 1,98 Metern Breite (ohne Spiegel) nicht, aber sie erinnern einen auf jeder Kurzstrecke durch eine beliebige deutsche Innenstadt stets daran, dass im „land of the free“ die Gassen nicht seit dem Mittelalter durch Häuserzeilen begrenzt sind.

### Viel Platz, keinen Frunk

Die fast 2,8 Tonnen Leergewicht geben ein Indiz, wie groß der Raum um die zwei angetriebenen Achsen unse-

res Allradlers bemessen ist – und zwar in allen Dimensionen. Das gibt bei mehr als drei Metern Radstand vor allem den Fondreisenden ein Gefühl von Exklusivität, das allein durch die abflachende Silhouette in der Höhe an Grenzen stößt.

Ansonsten kommt auch der Kofferraum einem begehbaren Kleiderschrank nahe (588 bis 1.687 Liter), wobei die untere Ebene des doppelbödigen Aufbaus gerade schmal ge-

nug für das Ladekabel ist. Nach vorn kann es nicht, da ein Frunk fehlt. Aber dort unten ist es auch sicherer verstaут als im Laderaum, dem es trotz der Zurrösen an Sicherungsmöglichkeiten mangelt.

### Dauerhaft nur 187 kW

Und wenn die Post beim Caddy abgeht, dann sollte alles an seinem Platz bleiben. Die Frage nach der per-



Knapp fünf Meter lang und fast zwei Meter breit zeigt sich der US-Boy.



**1** Eigene Stilelemente, wie die Rückleuchten, machen den Lyriq besonders. **2** Das Cockpit ist fahrerorientiert und wertig verarbeitet. **3** Als Basis dient Android Auto, was Vorteile bringt. **4** An theoretischer Reichweite fehlt es dem E-SUV aufgrund der 102-kWh-Batterie nicht. **5** Das Vorkonditionieren der Batterien klappt auch händisch. **6** Große Cupholder und ein smarter, da ablenkungsfreier Platz fürs Smartphone. **7** Gute Sitzeinstellungen und guter Klang. **8** Die Sitze sind gut für lange Touren. **9** Im Fond gibt es Platz für alle. **10** Zwischen 588 und 1.687 Liter Volumen bringt der Lyriq unter.

manenten Antriebsperformance stellt unter anderem unser Rechtsanwalt Dr. Michael Ludovisy und er hatte dabei ähnliche Exemplare im Blick wie den Amerikaner. Aus 388 kW im Peak werden laut Datenblatt dauerhaft 187 kW Leistung.

Im Fahralltag stört das einen weniger als beim Lesen im Fahrzeugschein, wenn der schwarz auf weiß dokumentierte PS-Verlust für ein kurzes Unwohlsein sorgen könnte. Aber auch dieses Phänomen kennen die Stromerfahrer schon länger und für E-Neulinge sollte es kein Grund zum Stirnrunzeln sein. Denn die fast 530 PS im Peak schießen den Caddy in 5,3 Sekunden auf Landstraßentempo. Dau-

erhaft sind 187 kW/254 PS verfügbar. 102 kWh werden im Akku gespeichert. Das reicht für längere Touren, auch an sehr kalten Tagen, von gut 300 Kilometern, bevor die virtuelle Tanknadel zu leuchten beginnt.

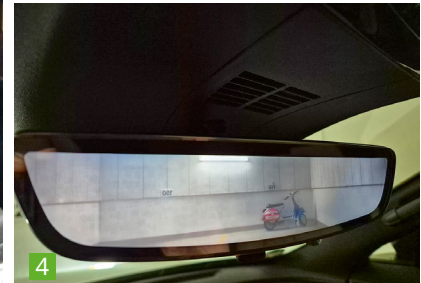
Geladen wird mit 22 kW AC (erstklassig) oder maximal 190 kW am Gleichstromspender (naja). Wobei sich unsere Ladekurve, trotz manueller Vorkonditionierung, eher um die 100-kW-Linie schlängelte (müde).

### Sehr viel drin

Blicken wir ins Innere und damit auf die wählbaren Niveaus. Neben unserem „Sport“ gibt es den gleich teuren

„Luxury“. Der Name ist jeweils Programm und Geschmacksache. Wie man sich auch entscheidet: Es sind nicht nur die Dimensionen und die Leistungswerte, die den Preis von knapp 69.750 Euro relativieren, es ist auch die Ausstattung, die für den in Tennessee produzierten Ami spricht.

Neben den üppigen Basics kommen in unserem Fall etwa der weiße Lack (ob es der aus dem halben Dutzend Coloride im Konfigurator sein muss, muss jeder selbst entscheiden, denn es kommen 1.640 Euro auf die Rate drauf) oder das schicke Nappaleder dazu, was allein mit 2.520 Euro zusätzlich taxiert wird. Ansonsten ist alles dabei.



**1 & 2** Die Ladekurve ist eher ernüchternd, aber im Winter betrifft dies sehr viele Stromer und Stromgeber. **3 & 4** Die 360-Grad-Kamera ist top, aber auch nötig. Wohingegen der digitale Innenspiegel oftmals auch analog reichen würde.

Unter anderem das AKG-Audiosystem (gehört zur Produktfamilie von Harman) mit 19 Lautsprechern mit aktiver Geräuschunterdrückung. Wer die Zuglast von fast 1,6 Tonnen nutzen will, sollte gut 1.900 Euro für die Anhängerkupplung zurücklegen.

So erwirbt man ein kleines Reich, in dem es weder an Bequemlichkeit noch an aktuellem Entertainment fehlt. Der wankelmütige DAB-Empfang sei hier mal ausgeklammert. Na-

ja, ein Head-up-Display wäre sicher auch schön gewesen, zumal der Verzicht auf diesen Anglizismus in einem US-SUV fast schon ironisch anmutet. Am Ende ist es Wortklauberei.

### Großer Wendekreis

Als Softwarepartner verwaltet Google (Automotive) die Daten und macht das gewohnt souverän. Koppeln, Spracherkennung, Reichweitenanzeige...alles ist auf einem Niveau, das viele andere überfordert. Wer sein Smartphone koppelt und anderen Navi-Wegen folgen will, kann dies leicht auf dem Kombiinstrument sowie dem Zentralsdisplay wiedergeben.

Was allerdings nichts an der Größe des Lyriq ändert. Die gut fünf Meter Länge nimmt man einfach mit, die fast zwei Meter Breite sind in der Innenstadt aber definitiv nervig, da auch die Lenkung viele Umdrehun-

gen braucht, bis man seine Spur gefunden hat (Wendekreis: 12,1 Meter) oder bis die Parkbucht angesteuert werden kann. Beim Manövrieren helfen die diversen Kamerawinkel (etwa jener, der direkt auf die Felgen blickt) und der wahlweise digitale Rückspiegel weiter.

### Anders sein in XXL

Auf der Autobahn zeigt sich ein anderes Phänomen. Der Spurhaltewarner bringt den Fahrersitz regelmäßig zum Vibrieren, was in engen Autobahnabschnitten einer dauerhaften Massage gleichkommt, die es beim vorhandenen Sitzprogramm (Heizung, Belüftung) nicht bräuchte. Denn die Sitze sind absolut langstreckentauglich.

Die Assistenten lassen sich aber schnell deaktivieren. Der Gangwahlhebel ist in seiner Funktionsweise übrigens „Made in USA“. Im Fahralltag, vor allem im Herbst und Winter, sind die geringe Lichtausbeute (leider kein Matrixlicht erhältlich) und die schwache Defrost-Funktion eher hinderlich.

Am Ende ist der Cadillac Lyriq keine Prosa, sondern ein Reim, der Gegensätze ineinander webt. Die Beschleunigung macht Spaß, das Schleichen durchs Parkhaus dann weniger. Man kann eben nicht alles haben. Der zu zahlende Kurs für den Ami ist dennoch fair und damit ist er eine Überlegung für jene, die aus dem SUV-Brei ausbrechen wollen.

### Cadillac Lyriq Sport AWD

- Preis: ab 69.750 Euro
- zwei E-Motoren | 388 kW/528 PS
- 610 Nm | 5,3 S | 210 km/h
- Batterie:** 102 kWh
- WLTP:** 22,5 kWh/100 km
- WLTP-Reichweite:** 530 km
- Laden:** 22 kW AC | 190 kW DC
- 5.005 x 1.977 x 1.623 mm
- Kofferabteil:** 588-1.687 l
- HK:** 21 | **TK:** 25 | **VK:** 31
- Service:** 24.000 km/2 Jahre
- Garantie:** 4 Jahre/100.000 km
- 8 Jahre/160.000 km Batterie

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

### DAT-PROGNOSE

#### Cadillac Lyriq

- 36 Monate Leasing
- 15.000 km/Jahr: 45,2%
- 25.000 km/Jahr: 40,9%
- 40.000 km/Jahr: 34,9%

