



Sieht kompakter aus, als er ist: Cadillac XT5.



Oben: V6 ohne Turbo, trotzdem leistungsfähig und akzeptabel im Verbrauch.
Unten: Antipoden zu ähnlichen Preisen: Cadillac XT5 und Alfa Romeo Stelvio.



Oben: viel Raum auch ganz hinten, Ladekante aber 80 cm hoch.
Unten: Opulentes Ambiente, es fehlt an nichts.



Knuddeliger Caddy

Ein Cadillac, der gegen einen Alfa Romeo antritt. Der XT5 ist der meistverkaufte Cadillac in der Schweiz und mit seinen Aussendimensionen noch einigermaßen parkhaustauglich.

Text und Bilder: Jürg Wick

Im ausklingenden Winter konnte ein SUV wieder einmal bis in tiefe Lagen seine Schneekompetenz beweisen. Vor allem den Frauen wird nachgesagt, dass sie sich in einem „Jeep“ besonders sicher fühlen, und neben der besseren Übersichtlichkeit und dem guten Raumgefühl gilt ja vor allem der Allradantrieb als wichtiges Argument für ein Sport Utility Vehicle. Mit der Geländekompetenz haben nur wenige etwas am Hut. Klar muss auch Cadillac am SUV-Hype partizipieren. Der bombastische Escalade (*Country Style* Oktober 2016) genügt dazu nicht, „Volumen“ werden in den tieferen Regionen realisiert. So musste es zum XT5 kommen, und schon ist er der meistverkaufte Cadillac in der Schweiz. Dabei wird es nicht bleiben, ein noch kompakterer XT4 ist angesagt, dürfte die Autoseite innerhalb von Jahresfrist schmücken.

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1.954 kg.

Motor: V6-Benziner; 3.649 ccm, Leistung: 231 kW (314 PS) bei 6.700/min, max. Drehmoment: 368 Nm bei 5.000/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 x 2 oben liegende Nockenwellen, Direkteinspritzung, CVT, Zylinderabschaltung.

Kraftübertragung: 8-Gang-Automatik, Allradantrieb, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator vorn und hinten. Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 82 l, Reifen: 235/55 R 20.

Dimensionen: Länge: 482 cm, Breite: 190 cm, Höhe: 168 cm, Radstand: 286 cm. Kofferraum: 850–1.784 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 7,5 Sekunden. Verbrauch: Ø 10,0 l/100 km, im Test 9,8 l.

Fahrzeuglieferant: Cadillac Europe, 8152 Glattpark, www.cadillac-europe.com.

Verkaufspreis: Cadillac XT5 ab CHF 61.630,-, Platinum CHF 79.150,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.

Zurück eine Nummer grösser, wo in einer stark umkämpften SUV-Region beispielsweise der erfolgreiche BMW X3 angesiedelt ist.

Alfa versus Caddy

Der XT5 trifft auf einen imagemässigen Antipoden namens Alfa Romeo Stelvio, der ähnlich gepreist und dimensional nicht weit unter dem Cadillac XT5 positioniert ist. Der Italiener misst in der Länge 14 Zentimeter weniger, baut aber gleich breit sowie hoch wie der Amerikaner und avisiert eine ähnliche Kundschaft: viel Platz für die Familie, eine gewisse Exklusivität und Wintertauglichkeit. Der Cadillac ist dem Alfa in den meisten Belangen ebenbürtig (beide Benziner verfügen serienmässig über eine achtstufige Getriebeautomatik), übertrumpft ihn leicht beim Raumangebot in der zweiten Reihe sowie im Laderaum, hält beim Treibstoffverbrauch locker mit, fühlt sich jedoch nicht ganz so spritzig an. Das Temperament des XT5 ist jedoch auch vollgepackt völlig ausreichend, weil er eher zum Cruisen als zum Blochen animiert. Beim Kurvengrip hält er überraschend mit, und auf den Vordersitzen fühlt man sich besser aufgehoben. Aber beim Federungskomfort muss sich der Ami geschlagen geben – wer hätte das gedacht?

Globalisierung

Längst vorbei die Zeiten, als die Italiener nur kleine Kisten bauen konnten und die Amis spritfressende Dinosaurier ohne Anspruch auf Europatauglichkeit. Globalisierung! Was der Caddy weiter bietet: Er verfügt über viele offene und gedeckelte Ablagen, und seine Fondbestuhlung ist theatermässig angelegt; Kinder geniessen eine bessere Übersicht, und mit Luxusaccessoires kann man die Ausstattung höherschrauben. Das Angebot an Sicherheitsfeatures hängt weniger von der gewählten Version ab als beim Alfa.

Gewöhnungsbedürftig ist im XT5 der Kollisionswarner, der nicht nur akustisch und im Instrumentarium mit einer grossen Warnleuchte nervt, sondern sogar mit vibrieren-

den Seitenpolstern an den Sitzen. Was uns im weissen Auto richtig gestört hat, ist gefühlt das elektronisch gesteuerte rechte Pedal; der V6-Benzinmotor hängt nicht so schön am Gas, wie man es von einem Sauger gewohnt ist. Ja, der XT5 hat keinen Turbolader, und es gibt nur eine Motorisierung, deren Verbrauch nicht nur durch eine Start-Stopp-Automatik in Zaun gehalten wird, sondern auch mittels Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb. Die Getriebeautomatik erledigt ihren Job in gewohnter US-Manier diskret und einwandfrei.

Summa summarum beweist der XT5, dass die amerikanische Autoindustrie auf ihre eigene Art mit der europäischen oder japanischen Konkurrenz bestens mithalten kann und, wenn man die Preislisten zurate zieht, mehr aus jedem eingesetzten Franken holt, auch wenn es sich dabei um ein Luxusprodukt handelt, verpackt in Dimensionen, die inzwischen als europäisches Normalmass angesehen werden.



Opulenter Knieraum, längsverschiebbare Sitze.