
Fahrbericht Cadillac XT5: Asphalt-Cowboy mit Charme

Von Peter Schwerdtmann, cen

An den zehn Prozent Einfuhrsteuer auf US-Autos liegt es nicht, wenn in Europa nur wenige amerikanische Autos verkauft werden. Obwohl sie alle – trotz Zoll – mit attraktiven Preisen locken, erreichen nur ausgewählte, meist exotische oder kraftstrotzende Modelle Präsenz auf unseren Straßen. Doch es ändert sich, zum Beispiel ausgerechnet bei der ur-amerikanischen Marke Cadillac. In der Vergangenheit oft verspottet, bringt ausgerechnet Cadillac jetzt Modelle, die sich hierzulande mit der europäischen Konkurrenz messen können, wie das Crossover Cadillac XT5.

Wie erwartet, liegt die erste Überraschung im Preis. Unser Exemplar kostete 70 550 Euro. Der Basispreis der besten Ausstattung „Platinum“ liegt bei 68 300 Euro. Für ein vergleichbares SUV mit 314-PS-Sechszylinder in einer ähnlichen Ausstattung werden Europäer mindestens 20 000 Euro mehr verlangen.

Die zweite Überraschung lag im Fahrverhalten. Dies war für uns der erste Ami, der mit der normalen Fahrwerkeinstellung (Modus Touring) europäisch-straffem Komfortdenken nahekommt und nicht zum Wanken, Schaukeln und Nicken neigt. Dafür verhält er sich in der Sport-Einstellung dann auch kompromisslos knüppelhart. Bei dieser Gangart können die Fahrwerksingenieure bei Cadillac noch dazulernen. Lenkung und Bremsen gaben dagegen keinen Anlass zur Kritik. Sie tun bei unseren Touren ihre Pflicht ohne Auffälligkeiten, und den Allradantrieb mussten wir nicht bemühen. Gut, ihn an Bord zu haben. Er lässt aber aus dem XT5 keinen Ami fürs Grobe werden, er ist ein Asphalt-Cowboy mit Stil und US-Charme.

Den Lern- und Anpassungsprozess haben die Designer schon fast bewältigt. Noch vor wenigen Jahren sahen Cadillac aus, als wollten sie die Erinnerung an die Heckflossenungetüme der Vergangenheit mit vielen, oft unmotivierten Ecken und Kanten und so die Verbindung zur Rentner-Generation hochhalten. Die hatte sich von den Premium-Angeboten aus anderen Ecken der Welt nie von ihrem Caddy abbringen lassen. Doch solche Kundenbindung ist endlich. Jetzt erinnern Cadillacs zwar in Details immer noch Erinnerungen an die große Zeit der Marke. Doch auch Menschen aus anderen Generationen und Regionen, mit einem anderen Blick aufs Äußere können daran Gefallen finden. Dieser Cadillac XT5 zeigt ein gefälliges Gesicht: kräftig, typisch und technisch. Das ist umso bemerkenswerter, als der XT5 der erste Versuch von Cadillac im boomenden Markt der Crossover oder SUV darstellt.

Innen erwartet uns eine Atmosphäre, wie wir sie schon von den aktuellen Limousinen der Marke kennen: voluminös, in die Breite gezogen und erkennbar luxuriös mit großem Ledergestühl und sicht- und spürbar besseren Materialien in guter Verarbeitung. Im Bereich Ambiente haben die Amerikaner in den vergangenen Jahren deutlich zugelegt. Aber hübsches Leder kann auch zu glatt sein. Da die Sitze kaum Seitenhalt bieten, werden wir wieder an US-Highway und die üblichen Geschwindigkeitsbeschränkungen erinnert. Doch entschädigt der Blick auf die Armaturentafel und das Innenleben die beiden vorn Sitzenden. Hinten geht es allerdings enger zu, als wir es bei einem Fahrzeug 4,81 Metern Länge erwartet hatten. Dafür haben die Passagiere über das große Glasdach freien Blick nach oben und das Gepäck findet umso mehr Raum vor: 850 Liter umgelegte Rücksitzbank. Dann sind es mehr als 1700 Liter.

Über Geschmack lässt sich trefflich streiten. Wir fanden die Reihe der kleinen virtuellen Rundinstrumente auf dem großen Bildschirm im Blickfeld des Fahrers nett – eine Erinnerung an alte Zeiten, als der „Uhrenladen“ noch Zeichen echter Sportwagen war. Die

klassische Graphik aller Instrumente gefiel uns auch, weil sie vom üblichen Erlebnis digitaler Cockpits abweicht.

Benziner, 3,6 Liter Hubraum, sechs Zylinder – zusammen wirkt das heute schon fast, wie aus der Zeit gefallen, wie ein trotziges Verweigern des Zeitgeistes beim SUV. Aber Cadillac bietet nun einmal keinen Diesel und aus amerikanischer Sicht zählen sechs Zylinder ganz klar zum Downseizing. Uns hat's gefallen. Denn mit seinen 368 Newtonmetern maximalem Drehmoment und 314 PS bringt es der XT5 in 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bei so einem Vollgassprint dreht das Acht-Gang-Automatikgetriebe die Gänge recht hoch und hörbar aus. Mit dem achten Gang bei Gleiten stellt sich dann wieder die typische US-Gelassenheit ein. Als Höchstgeschwindigkeit gibt Cadillac 210 km/h an.

Beides – der Sprint und die hohe Reisegeschwindigkeit – sind natürlich keine geeigneten Fahrweisen, wenn man in die Nähe des angegebenen Normverbrauchs von zehn Litern kommen will. Wir fanden uns eher bei 13 und 14 Litern wieder und empfanden das angesichts der großen Stirnfläche, des hohen Gewichts, der Fahrleistung und unserer Fahrweise angemessen.

Gemessen am Anspruch der Marke fällt auch die Technik aufwendig aus: LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent und verbessertem Stand- und Kurvenlicht, 360-Grad-Kamerasicht, automatischer Parkassistent für Längs- und Querparklücken, Notbremsassistent mit Fußgängererkennung. Tuchsreen in HD-Auflösung, Smartphone-Einbindung für Apple- und Android-Geräte, Spracherkennung, Ladestation für Mobiltelefone, WLAN-Hotspot und der Mobilitätsservice On Star über 4G-Interneverbindung und so weiter bis zur fast kompletten Liste.

Sicher: Andere bieten mehr Sensoren und noch mehr Komfort- und Sicherheitssysteme, kosten aber deutlich mehr als diese Systeme an Zugewinn bieten. Wichtiger für jeden, der sich für einen Cadillac interessiert, ist die Frage: Wo kann ich ihn warten und reparieren lassen? Das wird den Kreis der Interessenten auf Großstädter beschränken, die damit rechnen können, in ihrer Umgebung Betriebe zu finden, die Cadillacs betreuen können. (ampnet/Sm)

Daten Cadillac XT5

Länge x Breite x Höhe (m): 4,81 x 1,90 x 1,68
Radstand (m): 2,86
Motor: V6-Benziner, 3649 ccm
Leistung: 314 PS / 231 kW bei 6700 U/min
Max. Drehmoment: 368 Nm bei 5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,0 Liter
CO2-Emissionen: 229 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 2006 kg / max. 544 kg
Kofferraumvolumen: 850 - 1784 Liter
Wendekreis: 11.9 m
Basispreis: 68 300 Euro
Testwagenpreis: 70 550 Euro

Bilder zum Artikel



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



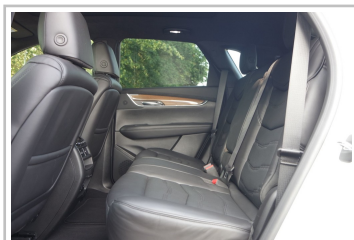
Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



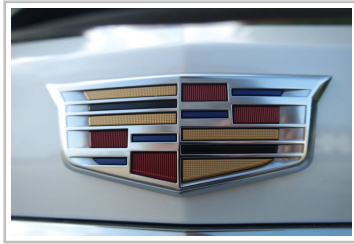
Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac Logo.

Foto:



Cadillac XT5: Carbon in Bronze.

Foto: Auto-Medienportal.Net



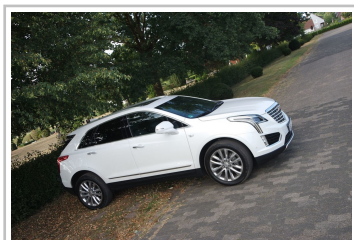
Cadillac XT5: Man hat schon zierlichere Türgriffe gesehen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5: Gepäckraum fasst Minimum 850 Liter.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Cadillac XT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net
