



Vzamemo nazaj

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Čeprav smo pri velikem testu mislili, da bo CTS z ročnim menjalnikom bližje evropskim kupcem, bi svetovali model s samodejnim načinom prenosa.

► V lanski 20. številki Avto magazina smo v velikem testu namigovali, da bi bil CTS z ročnim menjalnikom morda bližje evropskim kupcem, zadnji pogon pa zabavnejši. No, po nekaj tisoč kilometrih z obema različicama lahko zdaj potrdimo, da smo se takrat motili. Zapisali smo, da je samodejni način prenosa neroden in pri dinamičnejši vožnji muhast, toda ročni šeststopenjski menjalnik je še slabša izbira. Je namreč nenatančen, počasen in se zatika pa tudi v vozniku ne zbudi velikega zaupanja. Za nameček so ga pred tem temeljito obdelali naši madžarski kolegi, zato so sinhroni pete prestave klicali na pomoč. Kako? Saj veste, tisti 'škrsk' ob vsakem vklopu pete prestave, ki ni bil izveden pri najidealnejših (nizkih) motornih vrtljajih, je pač nočna mora vsakega voznika. Zato še enkrat poudarjamo: vzamemo nazaj, da je



ročni menjalnik morda boljše izbira. Znova se je namreč izkazalo, da so Američani boljši pri izdelavi samodejnih prenosov, zato kljub muhastemu delovanju šeststopenjskega samodejneža pri dinamičnejši vožnji volimo za počivanje desnice.

Kako pa je s pogonom? Pravzaprav je zadnji pogon v osnovi res zabavnejši, ko ob izklopljeni stabilizacijski elektroniki le s plinom poravnate avtomobil na izhodu iz ovinka, vendar pa je CTS pretežak in prenehko vzmeten, da bi pri tem uživali. Če pod (zadnjimi) kolesi ni zelo spolzko, začne celotna karoserija malce poskakovati, kar kmalu umiri še tako vročekrvne voznike. Ob tem pa je treba poudariti, da z vklopljeno stabilizacijsko elektroniko ni nobenih težav. Ko zdrsneta pogonski kolesi, ju elektronika kmalu in diskretno umiri, zato bo tistih 229 kilovatov na zadnjih kolesih prav krotkih. Če nimate hiše ali vikenda v hribih, boste zlahka preživeli z zadnjim pogonom in tudi kakšen snežni zimski dan s primernimi gumami ne bo težaven.

Zato ugotavljamo, da je zadnji pogon (tudi zaradi razbremenjenega prednjega kolesnega para in s tem boljšega občutka na volanu ter manjše porabe goriva) pametna izbira, ročni menjalnik pa raje zamenjajte s samodejnim. ◀◀

Cadillac CTS 3.6 V6 Sport Luxury

Cena osnovnega modela: 51.430 EUR
Cena testnega vozila: 58.119 EUR

NAŠE MERITVE

T = 7 °C / p = 1.120 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega števca: 7.112 km

POSPŠKI

0-100 km/h: 7,2 s
402 m z mesta: 15,1 s (152 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 8,3 s / 11,3 s
80-120 km/h (V./VI.): 9,9 s / 18,1 s

NAJVEČJA HITROST

249 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 45,7 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 13,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 3.564 cm³ - največja moč 229 kW (311 KM) pri 6.400/min - največji navor 374 Nm pri 5.200/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/50 R 18 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.788 kg - dovoljena skupna masa 2.360 kg.

Mere: dolžina 4.860 mm - širina 1.842 mm - višina 1.464 mm - prtjažnik 373 l - posoda za gorivo 68 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 249 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,3 s - poraba goriva (ECE) 16,6/7,9/11,1 l/100 km.

NAPAKE MED TESTOM

odpoved sinhronov pete prestave

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ udobje pri zmerni vožnji
- ▲ bogata oprema
- ▲ motor
- ▲ delovanje ESP-ja
- ▲ zadnji pogon

- ▼ kakovost izdelave
- ▼ ročni šeststopenjski menjalnik
- ▼ bočna opora sedežev
- ▼ povečljivost prtjažnika

Končna ocena

Čeprav bi sprva pomislili, da je zadnji pogon zabavnejši in ročni menjalnik bolj domač evropskemu kupcu, je pametneje izbrati CTS s samodejnim šeststopenjskim menjalnikom. Palec gor pa za zadnji pogon!