

Cadillac

Ameriške sanje

Nekoč je veljalo, da so vsi sanjali o uspehu v Ameriki.

Dandanes pa tudi Američani sanjajo o Evropi, a njihov nočni počitek motijo želje, da bi na stari celini prodali več.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

► Da Cadillac ni v najboljši koži, da ne rečemo karoseriji, čivkajo že vrabci na strehah. Povpraševanje po avtomobilih se je na severnoameriškem trgu zmanjšalo, zato so predvsem ameriške znamke, ki jim je domači trg glavni vir zaslužka, v škripcih. Ena od rešitev so novi (in boljši) avtomobili, te zdaj mrzlično predstavljajo in oglašujejo, druga pa agresivnejši nastop na doslej slabo izkoriščenih trgih. Evropa je seveda mamljiva, z njo pa tudi majhna Slovenija.

Ko mi je kolega podal ključke Cadillaca CTS, sva družno planila v smeh. Takega (klasično oblikovanega) zagonskega ključa, kot ga ima prestižni američan, že dolgo nismo zasledili niti pri japonskih, kaj šele pri evropskih avtomobilih. Sicer smo od zastopnika izvedeli, da si lahko pri dodatnem kupčku denarja omislate pametni ključ tudi pri CTS-u, a hudiča, pri okroglih 60 tisočakah si takega hladnega orožja ne bi smeli več privoščiti. Sprejem v garaži pa je bil veličasten.

Ko z dodatnim obeskom, na katerem so gumbi za odklepanje, zaklepanje, odpiranje prtljavnika in upravljanje alarmne naprave, odklenete notranjost, vas pričaka veličastna dobrodošlica. Na CTS-u se prižgejo vse luči, tudi tiste za vzvratno vožnjo, zato bodo v domači ulici sosede prav gotovo opazili vsak vaš premik. Cadillac, ki naj bi hodil v zelje Petici, E-ju in A6, je prav gotovo oblikovni posebnost. Čeprav družinskih potez noče skrivati, je s trinadstropnimi prednjimi





žarometi ter z belimi stekli zadnjih luči prepoznaven, celo malo 'pimpovski'. Saj veste, predelave oziroma tuning. Prednji žarometi so tudi aktivni, saj se ksenonska snopa premikata v smeri ovinka (največ 15 stopinj proti blatniku in 5 stopinj proti maski), pri zadnjih pa kraljujeta tanki navpični LED-diodi. Maska tega avtomobila je po ameriško predimenzonirana, saj se lahko po velikosti zlahka meri z oknom vaše domače sobe, dva zaključka izpušnih cevi pa opozarjata, da se z amerom ne gre šaliti. Ste opazili, da tretja zavorna luč deluje tudi kot zadnji spojler, predvsem pa napis 3.6 Direct Injection?

Tudi v Ameriki se zaradi visokih cen goriva stvari počasi premikajo v smeri majhno in varčno, zato njihovi preveliki pickupi niso več na vrhu seznama najpogostejše kupljenih avtomobilov. CTS hoče zadovoljiti oba avtomobilska svetova – velikega ameriškega in manjšega evropskega. Šestvaljnik s pro-

zvočna izolacija vsaj pri nizkih vrtljajih odlična, zvok šestvaljnika pa fantastičen – pri višjih vrtljajih oddaja zelo všečen kovinski zvok, ki prija vozniku in opozarja preostale udeležence v prometu, da je 300 iskrih zajelo sapo. Prvi vtis, ki ga ponuja CTS, je zelo evropski. Na testni vožnji, ko vam prodajalec ne bo dovolil pohoditi plin do konca in preizkusiti delovanje avtomobila pri polni obremenitvi, boste tako zelo zadovoljni z udobjem in uglajenostjo. Prodajalca je treba razumeti, saj ima (najbrž) tudi on doma družino. No, pri Avto magazinu smo malce temeljitejši, zato avtomobile zanalasč priganjamo do meje mehanike in elektronike, da se izkažejo morebitne slabosti. CTS navduši

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» CTS naj bi bil menda konkurenca Audijevi Šestici, BMW-jevi Petici in Embejevemu E-ju. In vsaj na prvi pogled, po ogledu prvih fotografij, se mi je zdelo, da ne bo slab tekmelec. A se je iluzija začela razblinjati, ko sem v roke prijel ključce – takšne kombinacije sodobnega daljınca (za katerega sem sprva mislil, da je pametni ključ) in neuglednega, cenenega in zgodovinskega ključa za vžig ne pomnim. Podobno razočarajo menjalnik, ki je preživčen in prezmeden za takšen avto, in prednji sedeži (zadnje so sopotniki sicer razglasili za zelo udobne), ki so previsoki, preelastični in imajo prekratek sedalni del. Kot da bi sedel na žogi ... Edini resni plus je zvok motorja. Povsem tih pri avtocestnih potovalnih hitrostih in renčeč, športno glasen, ko se motor vrti proti prekinjevalniku vrtljajev. In da, tudi zunanja oblika je odlična. Vendar oboje skupaj, vsaj pri meni, ne odtehta pomanjkljivosti. »

stornino 3,6 litra in z valji v obliki črke V zagotavlja kar 229 kilovatov (ali bolj domačih 311 'konjev'). A če bi trdili, da so Američani spet stavili le na veliko prostornino, manj pa na najnovejšo tehnologijo, bi se motili. Pri Cadillacu so novemu CTS-u namenili neposredni vbrizg in spremenljivo delovanje ventilov, poleg tega pa so na Nürburgringu, torej pred vrati nemških tekmecev, dodelali nastavitve posamično obešene prednje preme ter večvodilske zadnje preme. Rezultat je luksuzna limuzina, ki se zaradi stalnega štirikolesnega pogona (oznaka 4 pri izpisu CTS) izstreli z mesta skorajda brez oklevanja. Vožnja v njej je udobna, saj je



že pri umirjeni vožnji, pri polnem plinu pa se vam lahko še bolj smeji. Zvok motorja je prava simfonija, sunek v hrbet pa prepričljiv za veliko limuzino. Pomislek imamo le pri primerjavi z najpomembnejšimi tekmeci. BMW 530i in Mercedes-Benz E 350 dosežeta največji navor pri 2.750 in 3.000 vrtljajih, medtem ko CTS šele pri 6.400. Pred slabokrvnostjo v nižjih vrtljajih ga rešuje velika prostornina, zato motorja ni treba priganjati. Vendar pa CTS razočara pri delovanju šeststopenjskega samodejnega menjalnika. Pri nežnem božanju elektronsko krmiljene stopalke za plin je primerno uglajen, pri polnem plinu

(in sekvenčnem načinu pretikanja) pa za luksuzno limuzino tudi sprejemljivo hiter. V prvi prestavi ob startu vrtljaji nočejo višje kot do številke 4.000, v naslednjih petih pa se z veseljem zapodijo do rdečega polja, ki se začne pri 7.000. Razočara vmes, ko po nežnem božanju stopalke desno nogo malce bolj izegnemo. Takrat se začne 'avtomatiki', ki zaradi velikosti sili izpod sredinskega grebena tudi pod sovoznikove noge, mešati. Čeprav bi bilo dovolj pospeševanje v isti prestavi ali mogoče celo v eni nižje, pa se samodejnežu japonskega izdelovalca Aisin zazdi, da bi moral narediti nekaj več. In to nekaj več, ko menjalnik



začne svoj pohod skozi zobnike, čeprav tega ni nihče zahteval (recimo poln plin za prehitivanje ali kickdown), je odveč. Mogoče se vam zdi, da iščemo šivanko v senu, a boste videli – zaradi muhastega delovanja boste sčasoma vozili le na dva načina: umirjeno ali dinamično.

Prvi način lahko – če nam zaradi slikovitosti oprostite malce pretiravanja – opišemo kot vožnjo po avtocesti na počasnem pasu med tovornjaki, drugega pa kot vožnjo na prehitvalnem pasu med najhitrejšimi.

V notranjosti je CTS najbolj evropski od američanov. Navdušijo športno okrogli in pred soncem dobro zaščiteni merilniki, trikrak volanski obroč, ki je dobro založen z bližnjicami (radio, tempomat in telefon), ročno šivano usnje in zaslon navigacije, ki ga lahko po potrebi skorajda povsem spravite v armaturno ploščo. Če se v prejšnjih ameriških avtomobilih niste dobro počutili, se boste v CTS-u počutili ... hja, zelo nemško. Analogna ura na sredini (malce manj prestižnega) plastičnega dela sredinske konzole doda tisti ščepec ekskluzivnosti, ki jo v takih avtomobilih pričakujemo. Sedeži so kljub skromnim bočnim ojačitvam tipično ameriški: široki, da gredo vanje velike zadnjice in s prekratko sedalno površino. Najhuje je seveda pri dinamični vožnji skozi ovinke, ko na usnju zadnjica zaradi preskromnega objema drsi, da se je treba upreti s koleni v sredinski greben in

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.014
Navigacijska naprava in ozvočenje BOSE	3.407



vrata. Pri bolj iztegnjeni desni nogi je CTS veliko časa povsem nevtralen, pri pretiravanju pa začne siliti iz ovinka težak nos. Štirikolesni

pogon se seveda pozna, čeprav se na spolzkih križiščih, ki zahtevajo dinamično speljevanje, vedno začuti, kako se razbremenjena kolesa za trenutek zavrtijo v prazno. Kombinacija volanskega mehanizma, podvozja, gum in zavor je pisana na kožo tistim, ki se radi peljejo udobno, na nemških avtocestah pa vam omogoča, da zlahka vztrajate na prehitvalnem pasu. Največja hitrost tega američana je 225 km/h, medtem ko so tekmeči elektronsko omejeni na 250 km/h. A bodimo realni: pomembno je, kako te katapultira do 200 km/h, ne pa toliko (ali pa sploh ni pomembno) to, da avtomobil omogoča veliko hitrost. Glede na gostoto prometa (tudi ali predvsem na nemških avtocestah) lahko na največjo hitrost kar pozabite, čeprav ste poslovnež, ki ponoči prevozite veliko kilo-

metrov na nemških avtocestah. Tovornjaki so postali prava nočna mora, kajne?

Veliko bolj kot manjša končna hitrost moti manjši prtljažnik. Že pri osnovni prostornini je precej skromnejši kot pri nemških tekmejih, zaradi prečnih ojačitev karoserije pa kljub po tretjini deljivi zadnji klopi omogoča le malo manevrskega prostora pri povečevanju. In če boste vztrajni in boste v kraljevino prtljage tlačili že zadnje potovalke, boste razočarani nad pomanjkljivo obdelanim zgornjim delom prtljažnika. Če bi hoteli zapolniti prtljažnik do zadnjega kotička, bi verjetno potrgali potovalke, poleg tega pa bi poškodovali tudi spodnje dele zvočnikov. Kar pa bi bilo škoda, saj (doplačljiv) sistem Bose s kar desetimi 300-vatnimi zvočniki izvrstno dopolnjuje razvajanje vaših čutil v tem avtomobilu.

Cadillac CTS je še vedno dovolj ameriški, da se v tem avtomobilu počutite drugače kot v nemški trojici, oblikovno poseben, da obrača glave, in dovolj evropski, da se boste v njem počutili domače že po prvem kilometru. Zato zdaj verjamemo, da so sanje Američanov o boljši prodaji v Evropi povsem uresničljive. ❄❄

Tabela konkurence

MODEL	Cadillac CTS 3.6 V6 AWD Sport Luxury	Mercedes-Benz E350 4-Matic	BMW 530i xDrive	Audi A6 3.2 FSI Quattro
motor (zasnova)	6-valjni - V60°	6-valjni - V90°	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	3.564	3.498	2.996	3.123
največja moč (kW/kM pri 1/min)	229/311 pri 6.400	200/272 pri 6.000	200/272 pri 6.700	188/255 pri 6.500
največji navor (Nm pri 1/min)	374 pri 5.200	350 pri 1.750-2.500	320 pri 2.750	330 pri 3.250
dolžina × širina × višina (mm)	4.860 × 1.842 × 1.463	4.855 × 1.820 × 1.480	4.841 × 1.846 × 1.468	4.916 × 1.855 × 1.460
največja hitrost (km/h)	225	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	6,7	7,1	6,6	6,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	16,8/8,0/11,2	14,9/8,3/10,7	11,5/6,2/8,2	16,5/7,7/10,9
cena osnovnega modela (evri)	56.679	57.910	51.300	50.107

Tehnični podatki

CENA:	(SK&SEA, d. o. o.)
2.8 V6 Elegance:	42.085 EUR
3.6 V6 AWD Sport Luxury:	56.679 EUR
Testno vozilo:	61.100 EUR

Garancija:	3 leta ali 100.000 km splošne in mobilna garancija, 6 let garancije za prerjavenje.
-------------------	---

Predvideni redni servisi:	ni podatka
----------------------------------	------------

Moč:	229 kW (311 KM)
Pospešek:	8,2 s
Največja hitrost:	225 km/h
Povpr. poraba:	13,6 l/100 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka
kasko zavarovanje (2):	11.380
gorivo	15.518
gume (1):	zastopnik ni priskrbel podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	35.949
obvezno zavarovanje (2):	4.616

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

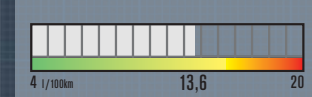
NAŠE MERITVE

T = 23 °C / p = 1080 mbar / rel. vl. = 47 % / Gume: Michelin Pilot MX MA 235/50 R 18 W / Stanje kilometrskega števca: 4.167 km

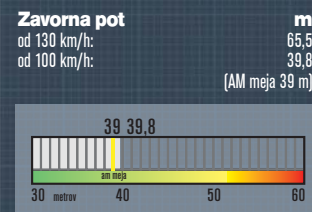
Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	8,2
402 m z mesta:	16,0
	(146 km/h)
1.000 m z mesta:	28,6
	(190 km/h)

Prožnost	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	

Največja hitrost	225 km/h
	(VI. prestava)



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h:	56 54 54
90 km/h:	62 60 59 59
130 km/h:	67 66 64 63
Prosti tek	34



Napake med testom	brez napak
--------------------------	------------

DIAGRAM MENJALNIKA:

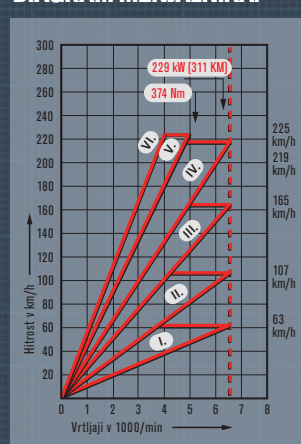
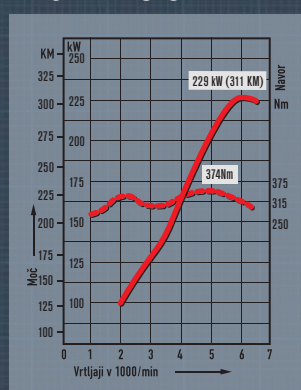


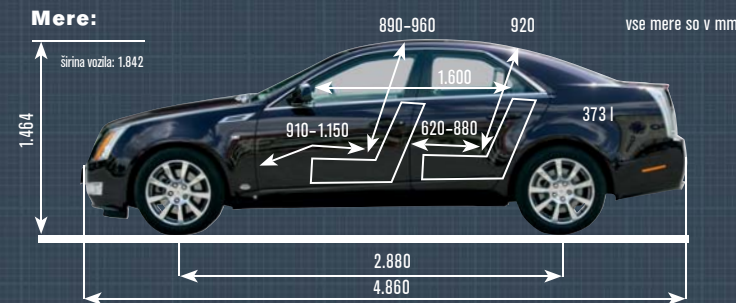
DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

☺☺☺☺☺
Za velik užitek pri dinamični vožnji poskrbi zvok motorja! Sicer pa je menjalnik preveč muhast, podvoze preemsko in sedeži preblabi, da bi uživali v ovinkih. Povsem druga pesem pa je udobje na avtocesti.

I Cadillac CTS 3.6 V6 AWD Sport Luxury



Zunanje mere: širina vozila 1.842 mm – kolotek spredaj 1.569 mm – zadaj 1.575 mm – rajdni krog 11,1 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.450 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnji sedež 430 mm – premer volanskega obroča 375 mm – posoda za gorivo 68 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostna zavesa – ABS – ESP – ISOFIX – servo volan – deliva zadnja klopa – dežno tipalo – parkirna tipala zadaj – alarmni sistem – ksenonska žarometi – dvopodročna samodejna klimatska naprava – električni pomik sip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD, MP3 in DVD-predvajalnikom – večopravilni volan – po višini in globini nastavljeni volanski obroč – po višini nastavljeni voznikov in sovoznikov sedež – meglenski spredaj – potovalni računalnik – tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	15	CTS je oblikovno nenavaden, večini celo lep. H kakovosti zunanosti ni bilo pripomb.
Notranjost (140)	114	V notranjosti so tekmeči malenkost večji pa tudi v prtljažniku ponujajo več možnosti. Položaj za volanom bi lahko bil boljši.
Motor, menjalnik (40)	36	Motor je dobil vse točke, saj je tehnično napreden, menjalnik pa razočara z muhavostjo pri spreminjanju hitrosti.
Vozne lastnosti (95)	79	Podvoze je naravnano na udobje, vijuganje po zaviranih cestah ni najprijetnejše opravilo.
Zmogljivosti (35)	29	Manjše končne hitrosti mu nismo štelili v pretirano zlo.
Varnost (45)	38	Malce predolga zavorna pot, dobra pasivna in povprečna aktivna varnost.
Gospodarnost (50)	28	Konkurenčna cena in zavirljiva garancija, večja izguba vrednosti pri rabljenem avtomobilu.

Skupaj	339	Cadillac CTS je najbolj evropski od ameriških Cadillacov. Glede na to, da smo se na stari celni doslej ameriških avtomobilov izogibali, lahko CTS-u napovemo lepšo prihodnost. Pričakujemo še napovedana kombi in kupe pa še kaksen sodoben dizel in uspeh ne bo izostal.
---------------	------------	---

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ videz
- ▲ motor
- ▲ opremljenost
- ▲ udobje pri zmerni vožnji
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ velika analogna ura
- ▼ bočna opora sedežev
- ▼ delovanje menjalnika pri spremembi načina vožnje
- ▼ obdelava in povečljivost prtljažnika
- ▼ zagonski ključ
- ▼ vrata prtljažnika nimajo klasične kljčke