

Cadillac SRX 4.6 V8 Sport Luxury Automatik

Fünftüriges Geländefahrzeug der Oberklasse mit 239 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 3,0

Fünfsitziges Sport Utility Vehicle von Cadillac, eine Mischung aus komfortablem Geländewagen und Familienkombi. Auf Wunsch mit zwei (Not-)Sitzen im Kofferraum und riesigem Glasschiebedach. Das Herausragenste an diesem Auto ist wohl seine monumentale Erscheinung. Die adaptive Dämpferverstellung und der Allradantrieb sorgen für ein konkurrenzfähiges Fahrverhalten. Der 325 PS V8-Motor hat mit dem schweren SRX einiges zu tun, die zu lange Getriebeübersetzung versucht vergeblich seinen unzeitgemäßen Durst zu bändigen. Ein Auto für Individualisten, die das dichte Tankstellennetz voll ausnutzen. Konkurrenten sind Audi Allroad Quattro, BMW X5, Lexus RX400, Mercedes M-Klasse, Nissan Murano, Range Rover Sport, Volvo XC90, VW Touareg.



- + gute Sitze
- + reichhaltige Ausstattung
- + komfortables
- + sicheres Fahrwerk
- teilweise umständliche Bedienung
- schlechte Übersichtlichkeit nach hinten
- schlecht abgestuftes Getriebe
- sehr schwache Bremsen
- teuer in Anschaffung und Unterhalt
- sehr hoher Verbrauch

Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung/Handhabung

Note: 3,3

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen zufrieden stellenden Eindruck. Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, bei genauerem Hinsehen aber nicht sehr hochwertig.

- + Der Motorraum ist nach unten abgedeckt, das reduziert Lärmemissionen sowie Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch.
- Die Flanken sind nur unzureichend vor kleinen Remplern durch Autotüren oder Einkaufswagen geschützt, ebenso verzeihen die volllackierten Stoßfänger kein Verschätzen beim Rangieren. Die Blinker und Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet im Stoßfänger auf Höhe fremder Stoßstangen untergebracht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung (max. 80 km/h). Der Tankdeckel kann nur umständlich mit einem separaten Schlüssel geöffnet werden.



Wegen der breiten Dachsäulen und den nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

- + Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer den umliegenden Verkehr besser überblicken. Der Innenspiegel tönt sich selbsttätig bei blendendem Scheinwerferlicht. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer sorgen für ausgezeichnetes Abblendlicht. Die elektronische Einparkhilfe am Heck ist ebenso Serie und hilft beim Einparken.
- Denn Hilfe kann der Fahrer gut brauchen, die Übersicht nach hinten ist stark eingeschränkt durch die Dachsäulen und hinteren Kopfstützen. Auch die im vorderen Teil ungünstig abfallende Front kann nur das Feingefühl des Fahrers abschätzen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch kurz den Weg. Hinten kann man recht bequem ein- und aussteigen.
- Wer vorn einsteigt, muss seine Knie vor dem keilartig in den Innenraum ragenden Armaturenräger schützen. Beim Aussteigen stören die voluminösen Seitenschweller, das Verschmutzen der Hose lässt sich kaum vermeiden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Das für diese Klasse durchschnittliche Kofferraumvolumen beträgt 430 l. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Fassungsvermögen auf 725 l (gemessen bis Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,2

- + Zwar ist die Ladekante mit 76 cm nicht niedrig, es stört aber keine Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden müsste. Der praktische Griff am Kofferraumdeckel erleichtert das Öffnen, die große Ladeöffnung das Verstauen des Ladeguts. Durch sein rechteckiges Format ist der Kofferraum gut nutzbar.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, der Klappmechanismus lässt sich einfach bedienen.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

Bedienung

Note: 2,6

- + Pedale (elektrisch einstellbar) und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet, das Radio/Navigationssystem ist optimal erreichbar platziert, die Eingabe dank Touchscreen einfach. Die übersichtlichen Instrumente lassen sich sehr gut ablesen. Vier Fensterheber gibt es serienmäßig (die beiden vorderen mit Antippautomatik), ebenso Sensoren, die Abblendlicht, Scheibenwischer und das Abblenden des Innenspiegels steuern. Ein Bordcomputer zeigt u.a. Verbrauch und genauen Reifensdruck an.
- Das Lenkrad kann nur in der Höhe justiert werden und „kippt“ praktisch grobartig um einen Angelpunkt nah am Fahrer. Die Bedieneinheit für Klimatisierung ist zu tief angeordnet, Schalter für Heckscheibenheizung und Umluft muss man suchen. Die Menüs des Bordcomputers und Navi-Systems sind umständlich, manche Funktionen schwer zu finden. Das Radiomodul kann die Sender nur unzureichend trennen, ein sauberer Empfang ist praktisch nicht möglich, ebenso bei TV-Empfang. Die Schalter für die Heckwisch-/waschanlage befinden sich am Dachhimmel. Die elektrische Sitzverstellung der optionalen 3. Sitzreihe funktioniert nur mit Zündung "ein". Die Handhabung der abnehmbaren Anhängerkuppelung ist umständlich.



In Funktionalität und Materialqualität haben wir in der Oberklasse schon besseres gesehen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,7

Die Ellenbogenfreiheit ist vorn für diese Fahrzeugklasse zufrieden stellend. Ein großzügiges Raumgefühl wird beeinträchtigt durch den voluminösen Getriebetunnel und die hohe Gürtellinie.

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,7

Der SRX bietet serienmäßig 5 Sitzplätze und gegen Aufpreis 2 Notsitze im Kofferraum. Auf der Rückbank können Personen bis 1,85 m Größe bequem sitzen, trotz durchschnittlicher Ellenbogenfreiheit ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, vor allem durch das optionale Glasdach. Die Notsitze können nur Kindern auf kurzen Strecken zugemutet werden.



Gegen Aufpreis lassen sich zwei zusätzliche, voll im Wagenboden versenkbare Notsitze ordern.

Federungskomfort

Note: 2,3

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist Cadillac gut gelungen, sie tendiert Richtung straff, bieten aber guten Komfort – ermöglicht durch die adaptive Dämpferverstellung (Magnetic Ride Control). Kurze wie lange Bodenwellen werden gut geschluckt, das Auto liegt ruhig auf der Straße und wankt auch in schnell gefahrenen Kurven wenig.
- Kleine Stöße, z.B. durch abgesenkte Kanaldeckel, gibt das Fahrwerk wenig gefiltert an die Mitfahrer weiter.

Sitzkomfort

Note: 2,1

- + Die Atmungsaktivität der serienmäßigen Ledersitze ist zufrieden stellend.
- + Fahrer- und Beifahrersitz können in Höhe und Neigung unterschiedlichen Personengrößen gut angepasst werden (elektrische Verstellung Serie). Die Sitze bieten guten Halt und eine straffe und auch auf längeren Strecken bequeme Polsterung. Auch die Rückbank bietet angenehmen Komfort, wenngleich der Seitenhalt besser sein könnte. Für alle Insassen an den Außenplätzen sind Haltegriffe vorhanden.

Innengeräusch

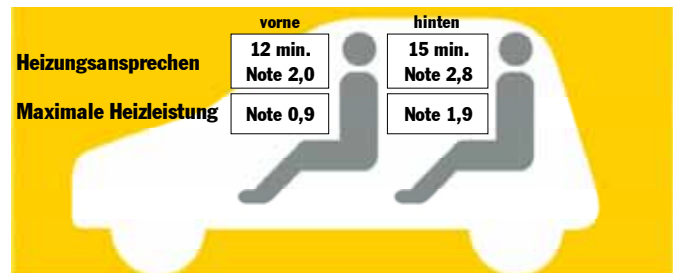
Note: 1,7

- + Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im SRX liegt niedrig, der Motor bleibt unauffällig, Windgeräusche stören nicht.
- Bei hohen Drehzahlen unter Last ist der Motor laut. Fährt man auf der Autobahn schnell, steigt der Geräuschpegel deutlich an.

Klimatisierung

Note: 1,7

- + Die Heizung spricht vorn wie hinten schnell an und hat eine sehr gute Wirkung. Die serienmäßige Klimaautomatik bietet für Fahrer und Beifahrer eine getrennte Temperaturregelung. Für die 2. und 3. Sitzreihe gibt es ein separates Belüftungssystem mit einstellbaren Düsen am Dachhimmel.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Fahrleistungen*

Note: 3,1

Der 325-PS-Motor wird von der Automatik und dem hohen Fahrzeuggewicht eingebremst, Beschleunigungs- und Elastizitätswerte sind zwar gut, aber angesichts der Leistung ist mehr zu erwarten.

Laufruhe

Note: 2,0

Der V8 läuft im unteren Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Bei ca. 4500 U/min dringen deutliche Vibrationen in den Innenraum.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die 5-Gang-Automatik schaltet recht spontan und weitgehend ruckfrei.
- Auch bei mäßigem Beschleunigen z.B. auf der Autobahn wird gleich zurückgeschaltet, nur bei ruhiger Fahrweise kommt im Getriebe keine Hektik auf. Auf manuelle Schalteinstrumente reagiert die Elektronik träge. Der Kickdown-Bereich des Gaspedals ist nicht durch einen Widerstand abgegrenzt.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufungen passen insgesamt befriedigend zur Motorcharakteristik. Der Sprung zwischen 3. und 4. Fahrstufe ist zu groß. Der 5. Gang ist sehr lang übersetzt, um die Motordrehzahl und damit den Verbrauch zu senken.

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Der Cadillac SRX verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil.

Wenn in Grenzsituationen ausgewichen werden muss, greift das ESP unterstützend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält der Wagen gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für sehr gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße. Eine Reifendruckkontrolle mit Druckanzeige ist serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + In schnell gefahrenen Kurven schieb der SRX über alle vier Räder, bleibt aber auch für weniger geübte Fahrer gut beherrschbar, auch hier unterstützt das serienmäßige ESP. Das Allradsystem sorgt auch beim Beschleunigen in engen Kurven für einwandfreie Traktion.

Handlichkeit

Note: 3,4

Für diese Fahrzeugklasse akzeptabel ist der Wendekreis mit 12,9 m.

- + Eine geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung gibt es serienmäßig, sie macht den Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren gering.
- Zwar ist die Lenkung leichtgängig, die große und unübersichtliche Karosserie schränkt aber die Handlichkeit erheblich ein.

Lenkung

Note: 2,7

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zufrieden stellend an. Sie ist aber nicht unpräzise und vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 3,4

Bremsen

Note: 4,6

- Auch wenn ABS und die ausgewogene Bremskraftverteilung für gute Spurlage sorgen – 46 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sind zuviel (Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit Serienbereifung 255/55 R18V). Bei Beanspruchung verlängert sich der Anhalteweg auf fast 50 m (ausgeprägtes Bremsfading). Das Bremspedal fühlt sich teigig an, bietet keinen klaren Druckpunkt und bewegt sich träge in die Ausgangsposition zurück. Bei einer Bremsung setzt die Bremswirkung verzögert ein.

Gestaltung

Note: 3,1

- + An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Crash die Türen leichter geöffnet werden. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen schnell an und sind sehr gut zu erkennen. Die B-Säulen sind völlig glatt, da die vorderen Gurte in den Sitzen integriert sind.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die andere Verkehrsteilnehmer auf geöffnete Türen hinweisen. Der Knieabstand zu Armaturenbrett ist gering. Unter der Motorhaube befindet sich in geringen Abstand eine massive Domstrebe, auch die Wischerachsen sind nicht versenkt – ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

Rückhaltesysteme

Note: 2,5

- + Der SRX verfügt über Front- und Seitenairbags für die Vordersitze

und zusätzlich über Windowbags für die Vorder- und Rücksitze. Die Gurtumlenkpunkte passen für die meisten Personengrößen. Die vorderen wie die hinteren Kopfstützen haben einen knappen Abstand zum Kopf. Hinten reichen die Stützen für Personen bis 1,75 m Größe.

- Die vorderen Kopfstützen bieten auch nur Personen bis 1,75 optimalen Schutz.

Kinder

Note: 3,3

- + Ein Isofix-System zur Kindersitzverankerung ist auf den Außenplätzen der Rückbank serienmäßig. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus.
- Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt, das erschwert das Festschnallen von Kindersitzen. Für besonders breite Kindersitze ist der Abstand der unteren Gurtpunkte etwas knapp. Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärtsgerichteten Babyschalen erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

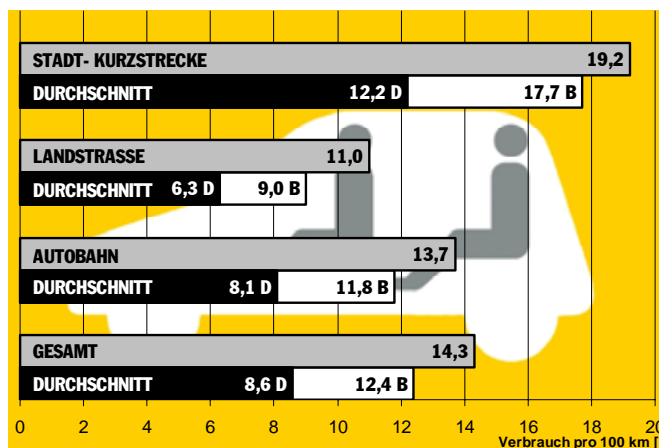
Verbrauch/Umwelt

Note 4,7

Verbrauch*

Note: 5,3

- Ein finsternes Kapitel: 19,2 l Super auf 100 km in der Stadt, 13,7 l auf der Autobahn und auf der Landstraße 11,0 l - der Cadillac SRX ist kein Kostverächter. Der daraus resultierende Durchschnittsverbrauch von 14,3 l pro 100 km ist auch für die gebotene Leistung zu viel und nicht mehr zeitgemäß. Zudem flotte Fahrweise den Verbrauch auf über 25 l/100 km treibt.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 4,1

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SRX 3.6 V6	SRX 4.6 V8
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3564	8/4565
Leistung [kW(PS)]	190(258)	239(325)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	339/2800	427/4400
0-100 km/h[s]	8,1	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	225
Verbrauch pro 100 km [l]	14,0S	14,3S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	23/27/28
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	43950	58950

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	4565 ccm
Leistung	239 kW (325 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	427 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	235/60R18V / 255/55R18Y
Reifengröße (Testwagen)	255/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,9 m/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	46 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	14,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	19,2/11,0/13,7 l
CO ₂ -Ausstoß	324 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	52/62/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4950 mm/1845 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	2175 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2268 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	76 l
Reichweite	530 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	k.A.
Monatliche Werkstattkosten	k.A.
Monatliche Fixkosten	k.A.
Monatlicher Wertverlust	k.A.
Monatliche Gesamtkosten	k.A.
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/28
Grundpreis	58950 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

3.Sitzreihe voll versenkbar (elektrisch)	1600 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2950 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	750 Euro°
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, ganzes Dach)	2750 Euro°
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)3,0

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung/Handhabung	3,3
Übersichtlichkeit	3,1
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	2,7
Bedienung	2,6
Raumangebot-vorn*	2,7
Raumangebot-hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,3
Sitze	2,1
Innengeräusch	1,7
Klimatisierung	1,7
Motor/Antrieb	2,7
Fahrleistungen*	3,1
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	2,0
Handlichkeit	3,4
Lenkung	2,7
Sicherheit	3,4
Bremsen	4,6
Gestaltung	3,1
Rückhaltesysteme	2,5
Kinder	3,3
Umwelt	4,7
Verbrauch*	5,3
Schadstoffe	4,1

Die Wirtschaftlichkeitsdaten liegen im Augenblick noch nicht vollständig vor.

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5