

# Luxury Cruiser



SUV nebo také mid-size luxury crossover představuje segment, v němž je Cadillac jako doma, a za svými konkurenty určitě nedobíhá, ale naopak jim dává slušně zabrat. Doba se změnila... Řekli byste, že XT5 je v současné době nejprodávanějším modelem Cadillaku na světě? Ano je to tak, samozřejmě včetně prodejů v Číně, kde se vyrábí jeho slabší verze. My jsme měli k dispozici vůz vyrobený ve Spring Hill v Tennessee s US motorizací a v nejvyšší verzi Platinum, která má standardně pohon všech kol.

Příznám se, že testování crossoveru nebývá to, kvůli čemu bych nemohl dospat rána, přesto jsem se na následovníka SRX docela těšil: je to Cadillac, a navíc jsem

v XT5 ještě nejel. Naplánoval jsem si samé delší cesty, aby ty tři dny, které společně strávíme, byly skutečně výživné. A povedlo se, najeli jsme spolu téměř tisíc kilometrů a překvapivě jsme se sžili. Počasí nám sice moc nepřálo, zima se ještě úplně nevzdávala, ale to na testování není zase tak špatné.

Už po prvních najetých kilometrech bylo jasné, že Cadillac urazil od prvního SRX vývojově velký kus cesty. Hlavní dvě plusové vlastnosti, kterých si ihned všimnete, jsou dokonalé odhlučnění kabiny a špičkově naladěný podvozek. První je dílem vylepšeného aerodynamického obtékání a příkladně vyřešeného utěsnění dveří i oken. Druhou má na svědomí systém tlumení v reálném čase Magnetic Ride Control. Obě vlastnosti jen



XT5 je luxury crossover na dlouhé cesty. Perfektně zpracovaný interiér a dokonale odhlučněná kabina to jen potvrzují



Skvělý nápad: půjčit si Cadillac XT5 na víkend a najet s ním tisíc kilometrů! Nástupce modelu SRX a přímý konkurent Lincolnu MKX a Lexusu RX nás mile překvapil

**Ještě před čtvrt stoletím by představa, že váš Cadillac nemá bezmála 6 metrů délky a kufr na tři mrtvoly, byla téměř nemyslitelná. Dnes na konci druhého desetiletí nového milénia je všechno jinak...**

Volič převodovky s el. parkovací brzdou a ovládání režimů včetně AWD jsou umístěny klasicky na středovém tunelu



Důležitá hardwarová tlačítka zůstala a ovládání 8palcového displeje je intuitivnější než jsme čekali



Displejové zpětné zrcátko prakticky eliminuje slepá místa během přejezdu z pruhu do pruhu







20palcová leštěná kola mají uzamykatelné matice

potvrzují zařazení vozu do luxury segmentu.

V interiéru, který patří k těm zdařilejším, ještě zůstaneme. O kvalitu kůže i celkové zpracování nemusíte mít žádné obavy, snad jen sedadla jsou o něco tvrdší, než jsme čekali. Ani po dlouhých cestách však sezení není nepříjemné. Ráno se hodil automaticky vyhřívaný volant a samozřejmě je Apple Carplay i Android Auto kompatibilní. Za velkou výhodu považujeme ponechání důležitých hardwarových tlačítek na nastavení intenzity ventilátoru a topení + klimatizace, stejně jako přítomnost jednobuňkových tlačítek na vyhřívání, respektive ventilaci předních sedadel.

Ovládání všech funkcí přes osmipalcový dotykový displej je velmi intuitivní a vyžaduje jen minimální pozornost. Stačí se přiblížit prstem k obrazovce a zobrazovací mód se změní na ovládací a vám připadá, že auto ví, co chcete udělat. Bonusem je elegantní tvar a naprosto dostačující velikost displeje. Cadillac totiž nemá potřebu dokazovat, jaký největší tablet dokáže do palubní desky vsadit. A stejně je to i za volantem. V přehledném přístrojovém štítu jsme ocenili klasický kulatý rychloměr a otáčkoměr. O zobrazení dalších čtyř malých taktéž kulatých budíků už se stará displej. I tady je ale



Benzinový šestiválec 3,6 litru disponuje výkonem 314 koní a umí automaticky odpojovat dva válce. Ani poté neztrácí svou kultivovanost a navíc překvapí příjemnou kombinovanou spotřebou

vše v pořádku a po prvním usednutí za volant máte pocit, že už jste v autě někdy jeli. Pozoruhodné je kombinované vnitřní zpětné zrcátko, které využívá kamery k přenosu panoramatického pohledu za vozem na displej. V praxi to eliminuje slepá místa během změn dálničních jízdních pruhů. Displej lze samozřejmě vypnout a zrcátko používat klasicky, stejně jako předpokládáme, že se samo přepne při znečištění kamery.

Ani Cadillac už se bohužel nevyhnul nutnosti mít „ekologický“ start/stop systém, a co je ještě horší nepodařilo se nám objevit způsob, jak ho vypnout. Pokud to jde, pak ne intuitivně. Co mu však rozhodně nelze upřít, je

jistá míra inteligence, takže když popojíždíte v krátkých intervalech v zácpě, už po druhém zhasnutí motoru je start/stop zablokován.

Volič převodovky na středovém tunelu, a stejně tak i klasická tlačítka na volbu jízdních režimů Tour (Economic), AWD a Sport, jsou věci, které velmi oceňujeme.

Vidlicový šestiválec 3,6 litru umí v prvních dvou režimech vypnout dva válce a spořit tak palivo. V režimu Sport je pak nekompromisní a na kola posílá všech 314 koní výkonu. Přestože ani v ekonomickém módu není Cadillac brzdou provozu, v plné palbě si ho užíváme nejvíc. Motor není Flex-Fuel (nemůže jezdit na E85), takže má povoleno



maximálně 15% líhu, což nám vůbec nevádí. Oktanově mu stačí Natural 95, který do 82litrové nádrže tankujeme bezuzávěrovým hrdlem.

Při testu jsme vyzkoušeli všechny povrchy od svažitě lesní cesty, přes rozbité silnice IV. třídy na severomoravském venkově až po nové úseky dálnice D1. Xtěpětka je v pohodě kdekoliv, ale pravý terénník to rozhodně není. Díry a hrboly v asfaltu jsou pro Magnetic Ride malinou, a tak se jednoduše shodujeme, že podvozek je prostě dokonalý. Přesto Cadillaku XT5 nejvíce vyhovuje dálnice, kde se naplno ukáže jeho pravý charakter luxusního křižníku: rychle a pohodlně vás dopraví na velkou vzdálenost za soustavného hýčkání všemi vymoženostmi, včetně informačně mediálního systému Cadillac CUE a prémiového Bose Sound Systemu s potlačením šumu a technologií Sound pilot.

Za zapůjčení vozu děkujeme firmě Tucar.

Text: Petr Bellinger  
Foto: Petr Bellinger, GM



Variabilní zavazadlový prostor má 850 litrů a po složení zadních sedadel dokonce úctyhodných 1.784 litrů objemu

## Cadillac XT5 Platinum 2018

**Koncepce:** motor vpředu napříč, pohon všech kol \* **Karosérie:** ocelová samonosná s pomocným rámem vpředu, čtyřdveřové pětimístné SUV \* **Rozměry:** rozvor 2.857 mm, délka 4.815 mm, šířka 1.903 mm (bez zrcátek), výška 1.675 mm \* **Hmotnost (GVWR):** 2.550 kg \* **Motor:** benzinový V6-DOHC VVT DI (LGX), 223 cu.i., 3.649 cm<sup>3</sup>, 314 koní při 6.700 ot/min, 368 Nm při 5.000 ot/min, přímé vstřikování paliva, automatické odpojování 2 válců, proměnlivé časování ventilů, kompresní poměr 11,5:1, hliníkový blok i hlavy, duální výfuk, EURO 6 \* **Převodovka:** osmistupňová automatická AWF8F45 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na vzpěrách McPherson, vinuté pružiny, příčný stabilizátor, Magnetic Ride, ABS, ASR, ESP, elektromechanický posilovač řízení s proměnlivou účinností \* **Zadní náprava:** nezávislé čtyřprvkové zavěšení, vinuté pružiny, příčný stabilizátor, Magnetic Ride, ABS, ASR, ESP \* **Brzdy:** kotoučové brzdy na všech kolech (vpředu i vzadu s vnitřním chlazením), TCS \* **Kola:** ráfky z lehkých slitin 20" \* **Pneumatiky:** Scorpion Winter 235/55 R20 105H \* **Výbava:** 10x airbag, třízónová klimatizace, el. okna a zrcátka, adaptivní tempomat, rádio s DVD, alarm s dálk. ovládáním, palubní počítač, přední i zadní LED světlomety \* **Max. hmotnost přívěsu:** 2.000 kg \* **Objem palivové nádrže:** 22 gal. (82 litrů) \* **Spotřeba:** město 14,1 litru na 100 km, mimo město 7,8 litru na 100 km, kombinovaná 10,0 litru na 100 km \* **Cena testovaného vozu:** 1.792.000 Kč včetně DPH

