



Jan Westerhof  
13 februari 2011

## The Other Choice

Ze hameren er bij de nieuwe Cadillac-importeur telkens weer op: "we mikken op 50 auto's per jaar en dat is alleszins realistisch". Met die uitspraak kan Cadillac in ieder geval niet op grootspraak worden betrappt. Een groot deel van die 50 auto's moet gevormd gaan worden door de nieuwe SRX, want SUV's zijn nog steeds best populair. Eens even kijken of er voor deze auto meer aankoopmotieven zijn dan slechts "The Other Choice".



## Bomvol

Maar welke SUV's zou je dan laten staan voor de SRX? Met een lengte van 4,85 meter concurreert hij met auto's als de BMW X5, de Mercedes-Benz M-Klasse en de Volkswagen Touareg. Als we vervolgens naar de prijsstelling kijken dan valt hij tussen auto's als de Audi Q5 en de BMW X3 enerzijds en de BMW X5, de Mercedes-Benz M-Klasse en de Volkswagen Touareg anderzijds in. Voor de meest luxe SRX - die bomvol zit - vraagt Cadillac namelijk 80 mille en daarvoor koop je bijvoorbeeld de instapversie van de BMW X5 xDrive 35i of de allerdikste BMW X3 xDrive 35i High Executive met een paar leuke opties. Het is duidelijk: als het gaat om prijsstelling dan verklaart de SRX niet meteen de oorlog aan het heersende Duitsland.



## Charisma

Wat betreft het uiterlijk zijn er wel genoeg redenen te bedenken om de SRX boven andere SUV's te verkiezen. De SRX ziet er met zijn enorme grille, dikke wielen en smalle raamlijn gewoon dik uit. Hetzelfde geldt voor het interieur, dat absoluut een van de meest Europese interieurs uit de Verenigde Staten is. In de stoelen zak je niet meer weg, de pasnaden zijn geen onbedoelde opbergvakjes en het plastic is voor speelgoed veel te fraai. Dat heeft Cadillac nu echt goed voor elkaar. Pessimisten vinden her en der nog wel wat punten die de Europese standaard niet halen, maar de SRX maakt dat goed met een fraai en vooral bijzonder dashboarddesign. Saai of zakelijk kun je de SRX dus geenszins noemen en er zullen ongetwijfeld een aantal mensen voor zijn charismatische in- en exterieurdesign vallen.





## Cruisen

Rijden doet de SRX dan weer een stuk minder Europees dan andere recente Cadillacs, zoals bijvoorbeeld de CTS. Hier vinden de liefhebbers van Amerikanen nog wat ze willen. Toegegeven, deinen zoals vroeger is er niet meer bij en ook het sturen gaat niet meer echt op de gok. Desalniettemin wil de SRX best overhellen en moeten de dempers net even vaker werken dan bij de SUV's die wij gewend zijn. Toch is het helemaal niet onprettig, want daardoor is het echt een cruiser. Ook het sturen past daarbij - dat is vooral licht. Liefhebbers smullen van zulk rijgedrag en die zullen de weg naar de Cadillac-dealer vast wel weer weten te vinden.



## Opvallend

Des te opvallender is daarom dat de combinatie van motor en transmissie heel wat bijteriger is. De 3.0 V6 die met 269 pk een on-Amerikaanse 90 pk per liter levert, is een heel fijn blok en ook lekker sterk, maar de zestraps automaat gaat soms wel erg snel enkele trappen terug. Met zoveel power is dat nergens voor nodig en het ondermijnt het cruisegevoel ook een beetje. De motor gaat dan toeren maken en dat draagt niet bij aan het sowieso al niet echt gunstige verbruik, dat volgens de fabriek 11.6L/100KM bedraagt. Pluspuntje: de motor klinkt wel lekker vol.





## Exclusief

Tot slot nog even een compliment over de binnenruimte. Hoewel de SRX met zijn fraaie aflopende dakdesign weinig goeds doet vermoeden voor de hoofdruimte op de achterbank, zit je daar toch echt goed. Vier volwassenen kunnen lekker ruim zitten en een vijfde kan eventueel zonder morren ook mee. De optie van een zevenzitter is ten opzichte van de vorige SRX komen te vervallen en helaas wordt een diesel op korte termijn ook niet leverbaar. Met uitsluitend benzinemotoren blijft de SRX de keuze voor mensen die vooral op gevoel kopen en die krijgen met de SRX een bijzonder exclusief gelijnde cruiser.