

# LUXUS-LINER na steroidech



Kultovní full-size cruiser s nálepkou okázalého mamutího SUV oproti minulé generaci něco ztratil, ale mnohé získal. Nový Escalade je nejen designově odvážnější, ale také větší, pohodlnější a hbitější. Díky průkopnickým technologiím dal Cadillac svému největšímu modelu nový rozměr!

Architektura přední části patří ke změnám, kterých si všimnete jako prvních. Téměř kolmá přední kapota dělájí známého obra ještě obrovitějším

Na novou pátou generaci Cadillaku Escalade jsme se moc těšili. Od začátku loňského roku jsme netrpělivě sledovali všechny kroky jeho mateřského koncernu, od jara pak hltali první reportáže z představení, recenze amerických kolegů, a nemohli se dočkat až se do auta sami posadíme. Letos v lednu nastal konečně vytožený okamžik, jako první v ČR jsme měli možnost jej vyzkoušet.

Auto si vyzvedáváme v autosalónu ostravské Impexty, k dispozici máme krátkou, ale vrcholnou verzi 4x4 Sport Platinum v černo-černém provedení bez špetky chromu. Pro nový Escalade jsme si přijeli jeho o fous starším bráškou, čtvrtou generací ve verzi Platinum. Máme tak jedinečnou příležitost poznat a reálně zhodnotit rozdíly oproti předchozí generaci. V autech se střídáme

a při každé zastávce probíhají vzrušené diskuse. Už po několika desítkách mil je jasné, že změny jsou veliké, a netýkají se jenom designu. Začnu těmi, které se odehrály ve vzhledu a kterých si nejlépe všimnete právě v optickém porovnání s předchozí generací. Vzpomněl jsem si při tom na nedávný rozhovor s jedním kamarádem, který zhodnotil exteriér nového Escalade slovy: „Nevidím v tom

Boční profil je na první pohled bez výraznějších změn, ale opak je pravdou. Rozvor narostl o 120 mm, délka o 240 mm a výška o 60 mm, změnily se profily oken i lemů blatníků

rozdíl.“ Omyl! Rozdíly jsou tak velké, a to včetně celkových rozměrů, že lze novou generaci považovat za úplně jiné auto, které se má „jenom“ trochu podobat předchozímu modelu. Samozřejmě, jako vždy, roli hraje korporátní sounáležitost se soudobými modely Cadillaku. Přesně s tímto ohledem byla vytvořena architektura přední části včetně grilu, horizontálně tažených světlometů a tenkých svislých pozíček/blikačů. Stejně prvky totiž najdete i na sedanech CT4 a CT5. Úplně nejmarkantnější rozdíl přijde ale poznáte, když si stoupnete přímo před vůz. Přední část ztratila elegantní svažitost, je téměř kolmá a zároveň i vyšší. Nový Escalade má i delší kapotu a tím působí ještě více mohutně a nekompromisně. Mínusem černého a řídko propleteného grilu je vizuální přítomnost chladičů, nejpůsobivější v případě světlých hliníkových součástí. Můj subjektivní názor je dokonce takový, že černá edice Sport Platinum zcela zabíjí tvary, které naopak na verzi s chromovanou maskou vynikají. Prodejní statistiky ale hovoří jasně a černá v nich vede, a tak karosérie v nejtemnějším odstínu Black Raven v kombinaci tmavého interiéru Jet Black je tím,

Verze Sport Platinum v nejtemnějším odstínu Black Raven patří k nejdražším a nejžádanějším



V našem silničním provozu je Escalade nepřehlédnutelný. Respekt budi svými rozměry i vzezřením. Při jeho maximální váze 3,45 tuny nebude lehkým protivníkem

Vítejte na palubě! OLED obrazovka o celkové šířce 38 palců (96,5 cm) je rozdělena do třech částí. Její ostrý obraz a zářivé barvy nemají konkurenci. V místě sdruženého přístroje nabízí reálnou situaci před vozem i noční vidění! Samozřejmě je projekce střežních hodnot na sklo





Zadní víko otevřete stlačením loga Cadillaku. Jednou z možností je vykloupat vzhůru samotné sklo, zatímco víko zůstává zavřené. Chytré a praktické řešení při nákupu!



Cadillac Escalade je stylovka pro vyvolené. Tomu odpovídá i tvar a barva dálkových ovladačů sladěných s kůží klimatizovaných masážních sedadel. „Luxury Treatment!“



Přestože obrovský displej nabízí levnější řešení, Caddy si zachoval hardwarová tlačítka nejčastěji používaných funkcí. Bezpečnostní prvek, tolik opomíjený u evropských vozů



Ekologové i někteří automobiloví novináři nemají SUV v lásce. Když ale potřebujete dostat velkou rodinu na chalupu do hor, nemáte jinou možnost. Cadillac jednu nabízí...



Otec a syn. Pro objektivní posouzení designu obou generací bychom potřebovali méně rozdílné odstíny karosérií a stejnou míru chromu. Z tohoto pohledu je mezigenerační progres velmi sporadický

V interiéru vás ohromí použité materiály i jejich zpracování. Náš Escalade má celokožená sedadla se sedacími plochami ze semi-anilínové kůže s prošíváním Mondrian. Sedadla jsou samozřejmě vyhřívána, klimatizována i masážní



Ale pojďme zpátky za volant, kde se odehrály mnohem markantnější a důležitější změny. Cadillac Escalade 2021, označovaný také jako Cadillac Escalade 600, využívá novou platformu GM T1XX společnou s light trucky Chevy Tahoe & Suburban a GMC Yukon & Yukon XL. V historii modelu Escalade nedošlo ještě nikdy předtím k tolika konstrukčním a technologickým změnám při přechodu na novou generaci. Přestože oba „naše“ Cadillaky disponují adaptabilním vzduchovým odpružením Air Ride a systémem Magnetic Ride Control s magnetoreologickými tlumiči pérování, rozdíl v jízdních vlastnostech minulé a současné generace je zřetelný. Zcela jistě je způsoben jiným softwarovým nastavením, ale hlavní podíl má na svědomí úplně nový systém nezávislého zavěšení zadních kol. Ano, pátá generace Escalade přišla o tuhou zadní nápravu! Pro ty, kteří upřednostňují spolehlivost, nenáročnost a velký kilometrový nájezd, to bude jistě zklamání, ale pro zbylou, a troufnu si říct převažující většinu, znamená zadní multilink velký posun vpřed. Výsledek je poznatelný, nový Escalade se chová klidněji a ve vyšších rychlostech je čitelnější. Větší nerovnosti zvládá bravurně, v přejezdech drobnějších

příčných rýh má určité rezervy. Příjemným překvapením jsou brzdy. Přestože v některých testech zahraničních kolegů jsme zaznamenali stížnosti na jistou „dřevitost“ brzdného účinku, námi testovaný kus brzdil přímo ukázkově. Razance s plynulým náběhem nás ohromila a předčila předchozí čtvrtou generaci, a je pak zcela nesrovnatelná s ještě starší generací třetí. Pocitově to vše znamená, že s novým Escalade si dovolíte víc a cítíte se přitom bezpečněji v běžných i krizových situacích. Navíc náš model Sport Platinum disponuje diferenciálem s omezeným prokluzem. Asi nejmenší změny se udály pod kapotou (naštěstí), kde zůstal osvědčený benzinový osmiválec 6.2L, v nepatrně vylepšené verzi s dvoustupňovým olejovým čerpadlem a pod novým kódovým označením L87. Atmosférická klasika s rozvodem OHV a dvěma ventily na válec disponuje aktivním odepínáním čtyř válců a celkovým výkonem 420 koní. Viditelnou a slyšitelnou změnou oproti 4. gen. je duální výfukové potrubí s lehce utlumenějším zvukovým projevem. Tady u nás jasně vítězí předchozí generace s jednoduchým výfukem, ale výraznějším sériovým brumlákem. Pro úplnost je třeba



Téměř kolmá před narostla do výšky o 100 milimetrů. Spolu s prodlouženou kapotou a nízkými taženými světlomety působí tajemně a nekompromisně

dotat, že modelový rok 2021 je vůbec prvním rokem, kdy Cadillac do svého velkého SUV nabízí i vznětový motor. Jedná se o třílitrový řadový šestiválec Duramax s výkonem 277 koní. Dieselový Escalade, který byl pro mnohé (i pro nás) dlouhou dobu nepředstavitelnou fikcí, se tak stal realitou. Nepředpokládáme, že by se byl jediný kus naftového Escalade dostal do ČR, ale kdyby se tak stalo, určitě se v něm svezeme a napíšeme o tom. Motor nového Escalade pracuje ve spojení s desetistupňovým automatem Hydra-Matic 10L80, který byl vyvinut společně s Fordem a již před několika lety nahradil předchozí osmistupňový automat GM 8L90. Převodovka řadí naprosto plynule a reflektuje zátaž motoru. Volič na klasickém místě udělá radost staromilcům.

na čem si milovníci černých aut smlsnu. Velkými změnami prošla samozřejmě i zadní část, která taktéž zmožutněla vyšším nárazníkem a ztenčením vysokých lamp. Jestli bylo účelem redesignu přidat už tak těžkotonážnímu Escalade na optické monumentálnosti a zvýšení respektu ostatních účastníků provozu, pak se to podařilo na výbornou!

Čím víc mil s Escalade najedete, tím víc si ho oblíbíte. Full-size cruiser vám poskytne dynamiku, bezpečí, a umí vás i hýčkat!

Nový Escalade má mnoho progresů, ale ten úplně největší se udál v interiéru. A to dokonce několikanásobně. Samozřejmě tím největším hitem je naprosto úchvatná třídíselplejová přístrojovka s úplně poprvé použitým prohnutým OLED displejem, který má 2x větší rozlišení než 4K televizor. Právě a levá obrazovka jsou dotykové, dovolují oddělení palubního počítače, výběr funkcí sdruženého přístroje a prvky head-up displeje, takže není třeba procházet celé nabídky v menu. To vše spolu s velkými ikonami a samozřejmě zachováním podstatných a nejpoužívanějších hardwarových tlačítek vytváří velmi intuitivní ovládání a tím přispívá k bezpečnosti. Rozdíl mezi evropským a americkým autem není jen pod kapotou, ale právě tady! Ohromí vás i použité materiály a jejich zpracování. Náš Escalade Sport Platinum má celokožená sedadla se sedacími plochami ze semi-anilínové kůže s prošíváním Mondrian, samozřejmě vyhřívána, klimatizovaná i masážní. Pro zjednodušení popisu a vyjmenování vybavy (zabralo by celou stranu) bude lepší napsat co tu chybí. V našem Escalade není pouze jeden jediný prvek možné maximální vybavy, a tím je funkce Super Cruise – poloautonomní asistenční systém

(úroveň 2), který umožňuje řidiči sundat ruce z volantu při delší jízdě po dálnici (systém využívá přesné GPS a data z LiDARu). Jelikož je technologií SC obslužených 200.000 mil dálnic po celých USA a Kanadě, je zbytečné za tento prvek doplácet při importu do Evropy, kde nefunguje. Celkově větší rozměry karosérie a také delší rozvor nového Escalade se samozřejmě pozitivně projevil i tady v interiéru. Nejvíce je to patrné před sedadly ve druhé řadě, kde je o poznání více místa, a navíc jsou sedadla poprvé i posunovatelná. Přestože interiér překypuje nejmodernějšími technologiemi a má OLED displej přes půlku palubní desky, působí tak trochu oldschoolově, což se nám pochopitelně líbí. V každém případě je designově velmi odlišný od všeho ostatního, co momentálně vyjíždí z výrobních linek po celém světě. Nový Escalade čerhá pocity, a tak jako u předchozích generací lze předpokládat, že jedni ho budou milovat a druzí nenávidět. Podle zatím dostupných ohlasů je už nyní jasné, že početnější bude první skupina. Za zapůjčení vozu děkujeme společnosti Impexta Ostrava.

Text: Petr Bellinger  
Foto: Chorche de Prigo



VIDEO

## CADILLAC ESCALADE 4X4 SPORT PLATINUM 2021



Srdcem vozu zůstává atmosférický benzinový osmiválec 6.2L o výkonu 420 koní. Agregát je v porovnání s předchozí generací posunutý dozadu a má před sebou větší „bezpečnostní“ zónu

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karosérie:** ocelová rámová, čtyřdveřové sedmimístné SUV, platforma GM T1XX \* **Rozměry:** rozvor 3.071 mm, délka 5.382 mm, šířka 2.060 mm, výška 1.948 mm \* **Hmotnost (pohotovostní/GVWR):** 2.640 kg/3.447 kg \* **Motor:** benzinový V8-OHV L87, VVT DI DFM, 376 cu.i., 6.162 cm<sup>3</sup>, 420 koní při 5.600 ot/min, 624 Nm při 4.100 ot/min, vrtání 103,25 mm, zdvih 92 mm, přímé vstřikování benzínu, proměnné časování ventilů, nerezový duální výfukový systém, kompresní poměr 11,5:1 \* **Převodovka & rozvodovka:** desetistupňový automat Hydra-Matic 10L80, elektronický diferenciál s omezeným prokluzem (eLSD) \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol s krátkým a dlouhým ramenem, řízení s elektrickým posilovačem, vzduchové adaptabilní odpružení Air Ride, Magnetic Ride Control – magnetoreologické tlumiče pérování, stabilizátor \* **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení Multi-Link, vzduchové adaptabilní odpružení Air Ride, Magnetic Ride Control – magnetoreologické tlumiče pérování, stabilizátor \* **Brzdy:** kotoučové ventilované na všech kolech DuralifeTM, elektromechanická parkovací brzda \* **Kola:** ráfky z lehkých slitin 22x9J \* **Pneumatiky:** Bridgestone Alenza 275/50 R22 111H \* **Spotřeba:** město 16,8 l/100 km, dálnice 12,4 l/100 km \* **Palivový požadavek:** N98 \* **Objem palivové nádrže:** 91 l (24 gal.) \* **Cena testovaného vozu:** 2.750.000 Kč bez DPH \* **Maximální rychlost:** 242 km/h \* **Zrychlení z 0–100 km/h:** 6,2 s