



HIGH-END LIFTBACK



CADILLAC ESCALA

Mezi Spojenými státy a Mexikem se sice možná budou stavět další zdi a natahovat ostnaté dráty, ale ani ty nedokážou zastínit fakt, že Američané mají slabost pro hispánské krásky s luxusními zadečky i španělská jména. Zrovna u Cadillaků si stačí připomenout Eldorado, Seville, Cien, Cimmaron... i když na ten poslední – nebohý čtyřdvéřáček s 1,8litrovým čtyřválcem zařazený na seznam Worst Cars of All Time motožurnalisty Dana Neila z roku 2007 – bude lepší zase rychle zapomenout. Každopádně na obzoru se zjevuje další španělské jméno. Escala znamená „měřítko“ a vedle toho, že docela zvučně zní (také cítíte ten latinský temperament, radost ze života, nezastavitelnou chuť se pohybovat a zároveň si každý den dopřávat siestu?), odkazuje na to, že jeho nositel je sice postaven na platformě sedanu CT6, ale zároveň měří na délku 5,3 metru, tedy o 6 palců více než dosavadní vlajková loď. Vytríbený koncept naznačuje, že se do budoucna možná dočkáme příjemného překvapení...

Přivátního představení studie ve slunné Kalifornii se ujal CEO Cadillaku Johan de Nysschen: „Escala je konceptem se dvěma jasnými cíli. Zaprvé formuluje podobu příští generace designového jazyka značky a technické koncepce, které

jsou již ve fázi vývoje a najdou uplatnění u různých modelů. Zadruhé pak ztělesňuje ambice, které prozrazují úmysl navrátit značku na vrchol prémiové třídy.“ Je příznačné, že na multimilionářské sešlosti v Monterey se ukázal i nedávno penzionovaný šéf

designu GM Edward T. Welburn. Může být spokojen, protože poslední otisk jeho dlouholetého působení v koncernu se povedl. A pokud se naplní i de Nysschenova slova o tom, že „v závislosti na vývoji v tržním segmentu velkých luxusních sedanů se



■ Kontroverzní tvar koncových světel nejspíš rozdělí příznivce Cadillaků na dva tábory

Escala může stát přírůstkem do našeho stávajícího sortimentu, budou jistě potěšeni také fanoušci fullsizových amerik tady na druhé straně Atlantiku. Mimochodem víte, že se Welburn mohl i v akčním sci-fi Transformers: Age of Extinction?



■ Kompozice Escaly se soukromým proudovým letounem jasně ukazuje, jakým vrstvám je budoucí Cadillac určen



Pojďme si tedy dílo, na kterém spolupracoval, blíže prohlédnout. A když už padly ty hispánské sedínky, vezměme to netradičně zezadu. Tenoučké červené lampy s technologií OLED začínají vlastně už na úrovni nejzazšího výčnůku bočního prosklení. V místě, kde sympaticky osvalené blatníky přecházejí v zadní čelo, se štěpí na dvě části: první je klasicky Cadillač – vertikální – zatímco druhá zachází vodorovně pod liftbackové zakončení naznačující malý spojler. Někdo může namítnout, že opravdický Cadillac musí mít ryze svíslá koncová světla, ale nám se záda Escaly jeví být v dobré rovnováze s trochu tajemnou, nedůvěřivou, při bližším seznámení vlastně

■ Přední část Escaly je hotové umělecké dílo, v němž se čistě plochy snoubí s prvky high-tech a luxury details





HIGH-END LIFTBACK CADILLAC ESCALA



■ Použití zakřivených displejů OLED dalo návrhářům více svobody. Obrazovky v přístrojovém štítu jakoby plavaly v prostoru



■ Rafinovaný ručně zpracovaný interiér s kombinací kůže a tkaniny signalizuje další evoluci značky



vcelku dobráčkou přidí. Cadillac i u ní vsadil na definované, tenké stříbrné linie kontrastující se sice členěnými, ale přesto opticky rozlehlými a na rozdíl od posledních let přece jen o něco zaoblenějšími plochami. Výsledkem je liftback s elegancí sedanu a vyváženými proporcemi. Escala má přední kola umístěna téměř v rozích. Zato poměrně výrazný zadní převis jakoby se snažil vyvažovat výkonný motor, zatím jen tušený pod vysokou přední kapotou. Je jím zbruslený nový osmiválec se zdvihovým objemem 4,2 litru dopovaný dvojicí turbodmychadel a nabízející „asi“ půl tisíce koní. Agregát disponující mimo jiné technologií vypínání válců Active Fuel Management pohání výhradně zadní kola.

U studií tohoto typu však až tolik nezáleží na železe a technických parametrech, jako spíše na celkovém ztvárnění a designu. Opulentní interiér je na první pohled rozdělen na dva prostory. Escala trochu boří zavedená pravidla, protože má zřetelně dvojí charakter: zatímco vpředu vládne ta nejmodernější technika, vzadu se všechno podřizuje maximálnímu pohodlí cestujících. Cadillac chtěl stvořit vůz, který vám každé ráno ještě před otevřením garáže přichystá dilema: budete jej chtít zoufale řídit sami, ale zároveň se budete chtít jen svězt a manipulaci s volantem a pedály pověřit spolehlivému livejovanému šoféru. Ó, jak těžký je život bohatých lidí! Ještěže úroveň zpracování je vysoká

a použité materiály špičkové, kam jen oko milionáře dohlédne. Ručně stříhané a obšíváné dílce sice najdete i v některých dnešních Cadillacech, ale Escala zvedá laťku krásy a elegance ještě výše. Inspirováni oblekovými kolekcemi partnerských módních návrhářů Cadillaku jsou vybrané části čalounění sedadel, obložení dveří a přístrojové desky, ale třeba i spodní polovina věnce volantu zhotoveny nikoli z obligátní kůže, ale z textílie se zajímavým vzorem a texturou. Netradiční kombinace přispívá k jisté lehkosti a svěžesti, každopádně působí moderně a originálně. Originální je také pojetí přístrojové desky, která zbytečně neplýtvá tlačítky a místo nich se spoléhá na ultratenké velkoplošné displeje ve dvou vrstvách připomínajících do sebe vnořené přístrojové kapličky. Z důvodu lepší ergonomie jsou tyto panely zakřivené a disponují jemným rozlišením a kontrastními barvami. Nový centrální ovládací modul umožňuje různě kombinovat dotyky, hlasové příkazy a gesta a disponuje širokou nabídkou

konektivity. Když si dali inženýři práci s těmito detaily, je prakticky jisté, že si toto řešení najde cestu i do sériové výroby. Na středovém tunelu, který současně plní i funkci loketní opěrky pro řidiče, se pak nacházejí již jen elegantní ovladače automatu, z nichž nejvýraznější je kruhový volič. Cestující na zadních sedadlech si mohou užívat buď ničím nerušený výhled na blankytně modré nebe či hvězdnou oblohu přes panoramaticky prosklenou zaoblenou střechnu, nebo například sledování filmů na velkých LCD, které lze po skončení titulků zasunout do předních hlavových opěrek. Stran designu ještě zaujmou velmi tenké sloupky mezi okny a široká tenká vnější zpětná zrcátka. Třešničkou na dortu jsou 22palcové víceprvkové ráfky s erbem značky uprostřed, které vzhledem k velikosti auta vlastně nevypadají až tak velké. Na závěr jedna dobrá zpráva pro české chalupáře: po zvednutí pátých dveří se odkryje velkorysý zavazadelník, umožňující převézt několik pytlů cementu – ovšem jen za předpokladu, že bude



naložen do originálních, stoprocentně těsných transportních vaků. Jinak komunikační systém v případě znečištění vyšle rádiový pokyn do ústředí Cadillaku a vozidlo bude na dálku zablokováno, dokud interiér nevyčistí certifikovaná služba. Ne, tohle už je samozřejmě pohádka. V redakci ale

věříme, že příběh jménem Escala skončí jinak a lépe – sériovou výrobou. Na to kdy, zda vůbec a v jaké podobě se studie skutečně dostane do prodeje, si ale ještě musíme počkat. Zatím všichni pevně držíme palce.

Text: Ivo Pajorek
Foto: GM

■ Stejně jako předchozí dva koncepty Ciel (2011) a Elmiraj (2013) byla Escala představena na prestižní Pebble Beach Concourse d'Elegance



■ Vzniku prvního hliněného modelu předcházela celá řada návrhů a skic. A jak už to bývá, některé z nich byly opravdu odvážné...