

# BIG BROTHERS

**Silniční test:**  
CADILLAC ESCALADE LUXURY  
GMC YUKON DENALI

&



Obě SUV stojí na nové full-size-truck platformě GMT K2

**JAK JEZDÍ DVA ZÁSTUPCI NEJLUXUSNĚJŠÍHO SEGMENTU OBŘÍCH SUV? JAKÝ JE MEZI NIMI ROZDÍL A PRO KOHO JSOU URČENY? BUDETE SI V NICH PŘIPADAT JAKO DRŽÍ RAPPEŘI NEBO VÁM DODAJÍ VÝRAZ SVĚDOMITÝCH TATÍKŮ OD RODIN? MÁ VŮBEC CENU SI JE POŘIZOVAT?**

Čtvrtá generace Cadillacu Escalade je momentálně horkým zbožím, které den co den opouští výrobní linky v texaském Arlingtonu, stejně jako jeho bra-

tři Chevrolet Suburban a Tahoe nebo GMC Yukon. Zatímco v Americe jste si nový Escalade mohli koupit už na jaře loňského roku (tehdy ještě se „starým“ kulatým logem), do Evropy se obří SUV od Cadillacu dostalo mnohem později. V České republice se prvních pár kusů objevilo až s příchodem zimy, a nás těší, že jsme hned začátkem ledna mohli jako první usednout za volant jednoho z nich. V ostravské Impextě

nastala ideální situace – kromě několika kusů Escalade se v jejich showroomu objevil i koncernový bratříček GMC Yukon, a to v nejluxusnější verzi Denali. Tomu už nešlo odolat!

Protože jsme nový Escalade doposud znali jen z fotografií a recenzí kolegů v Americe, byli jsme velmi zvědaví na první setkání „face to face“.

Je zajímavé, že ve skutečnosti je Escalade menší než vypadá na fotce, a to i přesto, že rozměrově oproti předchozí generaci narostl do všech stran. Jak víme, je to otázka designu, který dokáže zvětšovat či zmenšovat do té chvíle než přijde konfrontace s realitou. U Escalade se návrhářům podařilo udělat z již tak mohutného auta opticky ještě

mohutnější a popravdě řečeno jim to nelze zazlívát. Obrovitý gril přední masky vás ale bezpochyby překvapí svou mohutností i v reálu, stejně jako jeho aktivní lamely, které mají za úkol snížit aerodynamický odpor přídě s proporcemi kamionu.

Račte vstoupit: po otevření dveří nás Escalade vítá vysunutím nástupní prahové plošiny, a to pomocí elektromotorů a samozřejmě bezhlučně. Interiér, který dle údajů výrobce narostl o nějaký ten palec do šířky i do délky vypadá jako zvětšené CTS, a to nejen díky konfiguraci palubní desky, ale také díky podobným tvarům sedadel a výplní dveří. Sedadla z kvalitní kůže mají výrazný sportovní stříh do „V“, což

může u Escalade budit rozpaky, nicméně po usazení zjistíte, že jsou velmi pohodlná. Navíc nabízejí nejen vytápění, ale i chlazení. Popis všech zajímavých prvků na palubě Cadillacu by vydal na celostranu, ale určitě nelze pominout dotykový displej s infotainment systémem CUE, 4G konektivitou a wifi hot-spotem. Cestující vzadu se určitě nudit nebudou, k dispozici mají zábavní systém s devítipalcovým displejem a Blue-ray přehrávačem. Samozřejmě nechybí vyspělý hudební systém Bose se šestnácti reproduktory rozestými po celé kabině. Příjemným překvapením je indukční nabíječka mobilního telefonu, který nemusíte nikam připojovat, ale stačí jej položit do prohlubně loketní opěrky. Telefon musí být samozřejmě opatřen indukčním krytem. Výbava verze Premium, kterou jsme měli k dispozici, zahrnovala dekor z pravého dřeva v přírodní matné úpravě, doplněný o elementy z pravého kovu. Kvalita materiálů i zpracování je plně



Bezklíčkové startování. Nový design se odráží i na čipových ovladačích







*Zákazníky Escalade a Yukonu nezajímá spotřeba ani maximální rychlost. Jejich prioritou je pohodlí, bezpečnost a kolik toho jejich „drobečkové“ uvezou*



srovnatelná s luxusními německými sedany vyšší třídy. Přístup do zavazadlového prostoru nabízí, stejně jako u předchozí generace, dvě možnosti. Buď se dá vykloupat jen samostatné sklo a nebo otevřít elektricky celé víko. Druhou variantu lze naprogramovat i jako automatickou, kdy otevření zaktivujete pohybem nohy pod zadním nárazníkem. Ideální řešení pro případ, že máte plné ruce. Novinkou a praktickým pomocníkem je elektrické skládání sedadel ovládané tlačítky v zavazadelníku pro případ, že chcete interiér změnit v ložnou plochu. Daní za tento luxus je zvýšení nakládací hrany o několik centimetrů, a to díky vyšší stavbě el. ovládaných sedadel a na jejich hranu navazující uzavíratelné schránce.

Prohlídka Yukonu už byla rychlejší a zaznamenali jsme při ní několik rozdílů. Oproti Escalade chybí infotainment CUE. Sedadla vypadají robustněji, ale překvapivě neskýtají tolik pohodlí jako u Cadillaku. Plusem pro někoho může být celkově konzervativnější design, který se k pracantovi více hodí. Kvalita i zpracování materiálů zůstává na vysoké úrovni, dekor tvoří už ale jen dřevěná imitace. Obě bratrská SUV pohání inovovaný osmiválec Vortec 6,2 litru označovaný jako EcoTec3 (zní to ekologičtěji), nabízející výkon velmi slušných 420 koní. Agregát s hliníkovým blokem i hlavami ctí klasickou koncepci dvouventilového rozvodu OHV, disponuje velkou olejovou náplní (8 litrů) a umí fungovat na polovinu válců, což výrazně přispívá

vá k úspoře paliva. Rozdílnost obou agregátů spočívá v použité převodovce. Zatímco v Denali je automat šestistupňový, Escalade už využívá novější osmikvát. Dost řečí. Pojdme se projet! Jako první si beru černý Yukon a kolega Darek, velký milovník všeho s logem Cadillaku, sedá do bílého Escalade. Startuji tlačítkem a přístroje začínají komunikovat. Přestože je kabina velmi dobře odhlučněna, charakteristický zvuk osmiválce v podobě basbarytónu proniká tlumeně dovnitř. „Tak to si musím poslechnout přímo u zdroje“, znovu vystupuji a jdu k výfuku. Wow! Zvuk je přesně takový, jaký očekáváte - hluboký, bublavý a zlověstně dunivý. Zpátky za volant a přidávám plyn, bubláni sílí a mé tělo zaplavuje další várka endorfinu. Jednoduše návykové - ten kdo projektoval sériový výfukový systém, by zasloužil medaili! Proplétáme se městem

a kdekoli na rovinkách a mezi semaforů poctivě přemísťujeme decilitry naturalu z téměř stolitrových nádrží do spalovacích prostor osmiválců. A pochopitelně za to vyžadujeme odměnu. Tou je nejen fascinující sound, ale také slušné zrychlení, které i více než dvouapůltunovým monstrům dodává neuvěřitelnou hbitost. Všechno je otázkou točivého momentu a převodů. Denali i Escalade jsou konstruovány hlavně na americké silnice, kde zrychlení oceníte víc než maximální rychlost. Ta se pohybuje díky omezení značkami nejčastěji v rozsahu 30 až 60 mph, výjimečně pak 70 mph (112 km/h). Maximálka žádného z těchto obrů proto nedosahuje ani 180 km/h. Přestože jsem zvyklý sedět ve velkých a vysokých autech, výhled z největšího SUV je něco úplně jiného a moc se neliší od výhledu z trucku. Projekce na přední okno nabízí několik variant, jde jen o to

zvolit ten správný mód, podle toho, co všechno hodláte sledovat. Určitě je lepší provést volbu dříve než se rozjedete a totéž platí o ovládní CUE, který ovšem v Denali chybí. Finanční rozdíl 630 tisíc mezi oběma auty však musí být někde znát. Co v Denali nechybí je systém Magnetic Ride Control, který dokonale žehlí i rozbité ostravské silnice, takže když přeseďnete z jiného auta a jedete do Karviné, může se vám zdát, že cestáří celou noc makali. Yukona bych si dovedl představit jako universální daily driver, který se hodí do lesa i do divadla, myšleno samozřejmě s nadsázkou. Nicméně si myslím, že právě tohle auto osloví řidiče, kteří už mají za sebou Toureg nebo některý z all-roadů a chtějí se dát trochu do pohody. Nadešel čas výměny. Zastavujeme u pumpy, nechceme benzín, ale přeseďdáme a... vzbuzujeme spoustu pozornosti. Zvuk výfuku Escalade má stejné

grády jako Denali. Hned při rozjezdu vám připomene co máte pod kapotou. První půlhodinku se opět plácáme po městě, zkoušíme střídání režimů, sledujeme spotřebu a okamžiky, kdy polovina válců dostává volno, což je indikováno na displeji střídáním ikonky V8 nebo V4. Je zajímavé, že i na čtyřech válce lze plynule zrychlovat. Jakmile mu ale trochu víc naložíte, okamžitě se zvedá ze židlí i druhá polovina motoru a s ní samozřejmě spotřeba. Vyrážíme na dálnici. Hned za nájездem jde plyn na podlahu, převodovka si nejprve přes kick-down podřazuje co

*Zapomeňte na downsizing, zapomeňte na turba nebo x ventilové rozvody. Tenhle osmiválcový grizzly si na nic nehraje*

*Escalade a Denali jsou jako zrozené pro rodinnou dovolenou, oba se hodí na časté a dlouhé cestování. Jestli dojíždíte denně do práce 5 kilometrů tam a zpátky, pak tahle auta nejsou pro vás*







měkce ponořuje a auto přitom stále drží směr. Přestože rámový podvozek s pevnou zadní nápravou může znít jako recept na oldschool truck, Cadillac dokázal, že i tohle nářadí lze v dnešní době bez problémů aplikovat, je-li správně zkombinováno s pokročilými systémy. V kabině Escalade se tak cítíte bezpečně, a není to způsobeno jen vysokým sezením či nadbytkem prostoru kolem. Vracíme se zpátky do města a náš čas za volanty Big Brothers Made in USA se chýlí ke konci. Porovnávám a hodnotím oba vozy, snažím se vybavit zážitky z celého dne...

Výrazně dražší Escalade se jízdními vlastnostmi téměř neliší od levnějšího Yukonu. Motor má stejný zátah i zvuk, převodovka řadí stejně plynule a rozdíl mezi šesti a osmi rychlostmi se v realu pozná pouze na spotřebě. Po prvních kilometrech jsem si dokonce říkal, proč by někdo měl utrácet přes půl milionu korun navíc, když je to stejné auto. Není to stejné auto! A není to ani tak, že Cadillac je nafintěná GMC. Naopak, Denali je chudší Escalade, které se tím stává cenově zajímavé pro úplně jinou ka-

## Cadillac Escalade Premium 2015

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karosérie:** ocelová rámová (s hliníkovou kapotou a pátými dveřmi), pětidveřové sedmimístné SUV \* **Rozměry:** rozvor 2.946 mm, délka 5.180 mm, šířka 2.044 mm, výška 1.889 mm \* **Hmotnost:** 2.655 kg \* **Motor:** benzinový V8-OHV EcoTec3 (L86) FlexFuel, 376 cu.i., 6.162 cm<sup>3</sup>, 420 koní při 5.600 ot/min, 623 Nm při 4.100 ot/min, kompresní poměr 11,5:1, dva ventily na válec, přímé vstřikování paliva, systém AFM (chod na polovinu válců), plynule proměnné časování ventilů \* **Převodovka:** osmistupňová automatická Hydra-Matic 8L90 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na lichoběžníkových ramenech, vinuté pružiny, tlumiče Magnetic Ride Control, příčný zkrutný stabilizátor (36 mm), elektrický posilovač řízení \* **Zadní náprava:** tuhá s listovými pružinami, pětivrčkové uložení, tlumiče Magnetic Ride Control, příčný zkrutný stabilizátor (28 mm), \* **Brzdy:** kotoučové s chlazenými kotouči Duralife a ABS na všech kolech \* **Kola:** hliníkové ráfky 9,5x22" \* **Pneumatiky:** 285/45 R22 \* **Cena:** 2.850.000 Kč včetně DPH

tegorii zákazníků. Ten kdo má latku nejvyšší, ten nesleví a dá přednost luxusu Escalade. A že v Escalade jezdí rappeři? Stačí přeladit rádio. Nejsme v Americe...  
Děkujeme společnosti Impexta Ostrava za vstřícnost a zapůjčení vozidel!

Text a foto: Petr Bellinger



Size of matters! Osmiválec v Yukonu je shodný s Escalade, liší se pouze oplastováním

nejniž to jde, a už tam nahoru sází jeden kvalit za druhým. Udávanému zrychlení z nuly na devadesát za 6 vteřin rádi věříme. Darek v Denali pochopil styl jízdy a po prvotním vzdálení se, mě opět dojíždí. Dějdička před Ostravou místý v pohodě nahradí zkušební polygon, což je pro nás v tuto chvíli výhodou. Rychlý přejezd přes táhlé houpáky Escalade zvládá na výbornou, karosérie se na podvozku

## GMC Yukon Denali 2014

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karosérie:** ocelová rámová (s hliníkovou kapotou a pátými dveřmi), pětidveřové sedmimístné SUV \* **Rozměry:** rozvor 2.946 mm, délka 5.180 mm, šířka 2.044 mm, výška 1.889 mm \* **Hmotnost:** 2.535 kg \* **Motor:** benzinový V8-OHV EcoTec3 (L86) FlexFuel, 376 cu.i., 6.162 cm<sup>3</sup>, 420 koní při 5.600 ot/min, 623 Nm při 4.100 ot/min, kompresní poměr 11,5:1, dva ventily na válec, přímé vstřikování paliva, systém AFM (chod na polovinu válců), plynule proměnné časování ventilů \* **Převodovka:** šestistupňová automatická Hydra-Matic 6L80 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na lichoběžníkových ramenech, vinuté pružiny, tlumiče Magnetic Ride Control, příčný zkrutný stabilizátor (36 mm), elektrický posilovač řízení \* **Zadní náprava:** tuhá s listovými pružinami, pětivrčkové uložení, tlumiče Magnetic Ride Control, příčný zkrutný stabilizátor (28 mm), \* **Brzdy:** kotoučové s chlazenými kotouči Duralife a ABS na všech kolech \* **Kola:** hliníkové ráfky 9x20" \* **Pneumatiky:** 275/55 R20 \* **Cena:** 2.220.000 Kč včetně DPH



Denali/Escalade a konkurence? V USA je jediným srovnatelným konkurentem Lincoln Navigator, z japonců lze mluvit o Nissanu Armada nebo Toyotě Sequoii, oboje však vyráběné taktéž v USA. Evropská konkurence neexistuje