Tuje okolje

besedilo: **Vinko Kernc** • foto: **Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič**

Sploh ni treba pogledati dvakrat; na naših cestah in še bolj na parkiriščih že takoj se zdi, da tale Cadillac prihaja z nekega drugega konca sveta. Ali kot bi rekli v njegovem jeziku: There's a new kid in town.

Ampak tale 'kid' je očitno iz generacije 'Galofag', saj – če sprva pustim videz ob strani – mersko precej prekaša večino tistega, kar se na naših cestah obravnava kot osebni prevoz. Čelni pogled razkrije skoraj kvadratno razmerje med širino in višino, ki merita okroglo dva metra. Več kot pet dolžinskih metrov in skoraj trimetrsko medosje dokončajo popoln celotni vtis: zdi se, da je znotraj naštetih mer zrisan skladno. Če k temu prištejete še videz, dobite celotno sliko: to ne more biti nič drugega kot Cadillac – vsaj zaradi navpičnih prednjih in zadnjih luči, če že ne zaradi značilne maske na nosu in znaka na njej.

Okej, Escalade je terenec – zaradi kombijevske karoserije čvrstega videza in z močno dvignjenim trebuhom, zaradi dolgih gibov koles (in zato zaradi precejšnje oddaljenosti koles od karoserije), navsezadnje pa tudi zaradi štirikolesnega pogona. A je treba vedeti, da imajo tam, od koder prihaja, terence za precej drugače. Še bolj kot v Evropi terenci tam ne vidijo terena, v najslabšem primeru pod gumami začutijo blatno cesto od asfalta do lesene koče sredi gozda. Če zapišem, da se v 99,99 odstotka vozijo po asfaltu, se nisem dosti zmotil.

Zato je Escalade povsem prirejen asfaltu. Morda je težko verjeti, a z voznimi lastnostmi še zdaleč ni tipičen američan. Karoserija se v ovinkih le malo nagiba in občutek izpod koles na volanu je, upoštevaje terensko tehnično izhodišče ter predvsem gume, zelo dober; voznik z občutkom bo zlahka zaznal trenutek, ko katera od gum zdrsne. Kljub temu pa podvozje odlično blaži neravnine; udarna jama ali izboklina bo voznika le težko presenetila.

Tu do izraza pride zelo dober pogon; na spolzkem oziroma v trenutku, ko zaradi pogona gume ne zmorejo več oprijema s podlago, celotne 2,7 tone zdrsne naenkrat, kar pa še zdaleč ni kritično. Zadeva je namreč s plinom ter z volanom (in v skrajni sili z zavorami) zlahka nadzirljiva. Dobro je le, da se voznik ves čas zaveda skupne mase, saj verjetno niti najmanj ni prijetno, če se te 2,7 tone odpravi svojo pot. In ne glede na naše izmerjene meritve najkrajše zavorne poti velja, da zavore kljub (za zavore neugodni) samodejnosti menjalnika in ob večkratnem zaporednem zaviranju po klancu navzdol ustavljajo z lahkoto in brez zaznavnega pregrevanja. Tudi občutek na stopalki je zelo dober, z veliko mero povratne informacije (spet: kljub samodejnemu menjalniku) in z zlahka nadzirljivim doziranjem zavorne sile. Do tule se bere, kot bi bil Escalade zelo dober evropski izdelek. Ampak res zelo dober.

> "Tale 'kid' je očitno iz generacije 'Galofag', saj mersko precej prekaša večino tistega, kar se na naših cestah obravnava kot osebni prevoz."

"Notranji videz daje vtis, da so snovalci več časa namenili občutku 'naj se vidi razkošje' kot obliki in ergonomiji."

pusti motorju, da se vrti do 5.400 vrtljajev v minuti, pusti se tudi ročno pretikati, pri pretikanju je zadosti hiter in pri tem avtomobil ne cuka, le pri do konca pohojenem plinu je (pre)počasen, zlasti če mora pretakniti več kot le prestavo navzdol. V takšnih primerih je dobro pretikati ročno, tako kot takrat, ko se želi voznik poigrati s sabo in z ovinki – slišati bo morda neverjetno, a kljub petim metrom in 2,7 tone se Escalade prav lahkotno vozi skozi še tako ostre ovinke, ker je okreten in lahkotno vodljiv. Seveda do točke, ko postane zanj pretesno. Recimo na vzponu na Vršič in ob hkratnem nasprotnem prometu.

Od tod dalje pa je Escalade bolj ali manj tipičen američan. Morda bi bilo pričakovati zmerno porabo goriva zelo optimistično, saj je treba litre in 'konje' pošteno nahraniti. Z zelo zmerno desno nogo se stroj lahko zadovolji s 17 litri bencina na 100 kilometrov, pri precejšnji teži desnega čevlja pa poraba hitro naraste na dobrih 26 litrov za isto pot. Sicer pa je razmišljanje o varčnosti v primeru Escalada nesmiselno; izkušnje kažejo, da kdor se vanj zagleda, si ga zaželi in si ga lahko privošči, ga preprosto kupi; njemu so pomembnejši pojava, drugačnost, mere in prepoznavnost. Tu mu ni para.

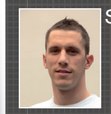
Sledi poglavje o tipičnem ameriškem pogledu na snovanje avtomobilov. Escalade je zelo velik tudi znotraj, a prostorsko dokaj slabo izkoriščen. Zaradi zajetne sredinske konzole z velikima predaloma v njej in zaradi precejšnjih komolčnih opor na prednjih vratih sta sedeža le povprečnih mer, njuni sedali pa sta dokaj izbočeni; še dobro, da nudita nekaj bočnega oprijema. Za sedežema sta še dve klopi v dveh vrstah, a čeprav je na njima šest varnostnih pasov, so vzglavniki le štirje. Tudi dostop do tretje klopi ni idealen – imeli smo že priložnost preskusiti boljšega. V tretjinsko deljivi drugi in polovično deljivi tretji vrsti se naslonjali položita, nato pa se cel sedež prekucne; uporabna klasika, ki pa ne naredi ravnega dna. Z vsemi sedeži je tudi prtljažnik zadaj zelo majhen, je pa zato vselej dostopen tudi le skozi šipo zadnjih vrat. Celotna zadnja vrata se odpirajo in zapirajo električno.

Toliko o prostoru. Začeto poglavje pa se še nadaljuje: notranji videz je sicer korekten, a ne navdušuje tako kot zunanji, predvsem pa daje vtis, da so snovalci več časa namenili občutku 'naj se vidi razkošje' kot obliki in ergonomiji. Zato je znotraj veliko prijetno mehke plastike, lesa (celo del volanskega obroča) in aluminija, zato se na analogno uro v soncu ne vidi najbolje, zato je tipka za ročno pretikanje na ročici menjalnika odročna, zato je gumb varnostnih utripalk nevarno na volanskem drogu za obročem, zato je upravljanje brisalnikov (leva obvolanska ročica) težavno, zato je težavno tudi upravljanje (skopega) potovalnega računalnika, zato je volanski obroč le po višini nastavljiv, zato sploh ni opore za levo nogo, zato je razlika v višini stopalke zavore in plina že nevarno velika in zato streže velik zaslon med merilnikoma z le enim podatkom hkrati. Amerikanizacija pa v tem primeru postreže tudi z dobrimi in pripravnimi stvarmi: z enim gumbom lahko prižgete vse luči v avtomobilu, avdiosistem ima odličen zvok, stopalke so globinsko nastavljive (čeprav so žal pri tem bolj namenjene primikanju kot odmikanju), gretje sedežev ima možnost tudi gretja le naslonjala (tisti s hrbteničnimi težavami poznajo to prednost), sedeža sta tudi hlajena, ogrevana sta lahko tudi sedeža v drugi vrsti in ogrevan je lahko volanski obroč, na stropu nad drugo in tretjo vrsto so štiri nastavljive reže za zračenje oziroma gretje, pred drugo vrsto

Iz oči v oči

Matevž Korošec

Najprej razjasnimo pojme: SUV pomeni Sport Utility Vehicle, kar pa tale Escalade zagotovo ni. Je kvečjemu Utility Vehicle. Ker je tako ogromen in nabit z opremo, bi z lahkoto lahko imel svoj razred. Na primer MUV (Mega Utility Vehicle). Res je, da svet pozna še nekaj podobno velikih in dragih SUV-ov, ampak ne pozabimo, mega velika sta pri Escaladu tudi motor in poraba goriva.



Saša Kapetanovič

Evropejec, ki obišče Ameriko, po navadi reče: Je za videti, živel pa tam ne bi. Nekaj podobnega bi lahko rekel za Escalada: Impresionira, ga pa ne vidim v svoji garaži (tako ali tako ne gre noter). Escalade navduši dva čuta – vid in sluh, s svojo podobo jemlje dih, osemvaljnik v nosu pa poskrbi za dneve grmenja. Če iščete druge kakovosti, se obrnite na konkurenco. Hmmm ... pa saj dostojnega tekmeca pravzaprav nima.

Dušan Lukič

Kakšna tehnika se skriva pod kožo tega velikega američana, je pravzaprav nepomembno – dovolj je vedeti, da motor premore osem valjev, da je menjalnik samodejen in da se avto pelje (če le ni ovinkov in športnih želja) povsem korektno. Bolj pomemben je občutek prostornosti in čvrstosti (pa čeprav je prostora za volanom premalo za višje voznike), udobje, ki ga nudi (z izjemno bogato opremo vred) in ne nazadnje mafijski zunanji videz, ki večino soudeležencev v prometu kar prisili, da vam naklonijo dovolj prostora. Nič čudnega torej, da je Escalade redni gost glasbenih videospotov pa tudi garaž tistih, ki z njimi služijo.

Test

"Morda je težko verjeti, a s svojimi voznimi lastnostmi še zdaleč ni tipičen američan."

je na stropu odličen zaslon LCD (video DVD!) in znotraj je, reci in piši, deset učinkovitih mest za pločevinke oziroma plastenke. Eno z drugim: v Escaladu ni težko živeti.

Morda je najboljši tisti občutek, ko se ustavite ob kakem Rangu ali Emelu, ki se zdita kot mladička pod vami. Morda šteje start, ko najprej tiščite zavoro, potem pa na hitro povsem pohodite plin; Escalade najprej za hip okleva, potem pa se skoraj izstreli z mesta. Morda šteje trenutek, ko dohitite počasnejši avtomobil in vas čez nekaj trenutkov voznik opazi, pa se zaveste, da je videl le ogromno masko motorja. Morda ...

Kdo ve, ljudje smo različni. Eno pa zagotovo drži: v naši redakciji temu Escaladu ni bilo dolgčas. Verjetno ni treba posebej razlagati, zakaj.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kromana lahka platišča	1.219

Posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije in njenih delov (10)	7	Zelo visoko nasajena karoserija in odlična ojačitev pragov.
Prenos moči (10)	9	Nima sicer vseh terenskih elementov, a je pogon v praksi odličen.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Tovarna je s podatki skopa, kar izhaja iz namembnosti.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	Če izberete teren, ki mu je načelno namenjen, ne pokaže niti najmanjše slabosti.
Cestna uporabnost (10)	10	Narejen je za cesto - kar se seveda pozna. Odličen.
Terenski videz (5)	6	Prav ortodoksen terenec ni videti, je pa prepoznavno klenega in čvrstega videza.
skupna ocena terenca	**43**	Teren je treba razumeti izvorno, torej ameriško, ne pa kot teren, ki ga pretežno srečujemo v Evropi. Ni za globoko blato in ozke poti, vse drugo pa z lahkoto obvlada.

OCENA avto magazin 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Tabela konkurence

MODEL	Cadillac Escalade 6.2 V8 Elegance	Mercedes-Benz GL 500 4Matic
motor (zasnova)	8-valjni - V90°	8-valjni - V90°
gibna prostornina (cm³)	6.162	5.461
največja moč (kW/KM pri 1/min)	301/409 pri 5.700	285/388 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	565 pri 4.300	530 pri 2.800
dolžina × širina × višina (mm)	5.151 × 2.008 × 1.927	5.090 × 1.920 × 1.840
največja hitrost (km/h)	170	240
pospešek 0-100 km/h (s)	6,8	6,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	23,0/12,3/16,2	19,3/11,1/14,1
cena osnovnega modela (evri)	80.272	98.900

Tehnični podatki | Cadillac Escalade 6.2 V8 Automatic Sport Luxury

CENA:	(Ski-Sea, d. o. o.)
6.2 V8 Elegance:	80.272 EUR
6.2 V8 Sport Luxury:	84.944 EUR
Testno vozilo:	86.163 EUR
Moč:	301 kW (409 KM)
Pospešek:	7,0 s
Največja hitrost:	171 km/h
Povpr. poraba:	22,3 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	uvoznik ni priskrbel podatka	kasko zavarovanje (2):	12.560
gorivo	23.035		
gume (1):	uvoznik ni priskrbel podatka	**Skupaj:**	ni podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	44.230	**Strošek za prevoženi km:**	ni podatka
obvezno zavarovanje (2):	5.420		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=-4 °C / p= 858 mbar / rel. vl.: 75 % / Gume: Bridgestone Dueler H/L 265/65/R 18 H / Stanje stevca: 6.858 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	**s**
0-100 km/h:	7,0
402 m z mesta:	15,2 (153 km/h)
1.000 m z mesta:	27,9 (171 km/h)

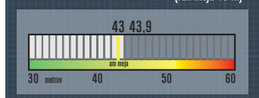
Prožnost	**s**
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	

Največja hitrost	171 km/h
	(Izbirna ročica menjalnika v položaju D.)

Poraba goriva	**l/100 km**
najmanjše povprečje	17,2
največje povprečje	26,6
skupno testno povprečje	22,3

Trušč v notranjosti	**dB**
Prestava	D.
50 km/h	54
90 km/h	60
130 km/h	64
Prosti tek	36

Zavorna pot	**m**
od 130 km/h:	76,9
od 100 km/h:	43,9
	(AM meja 43 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

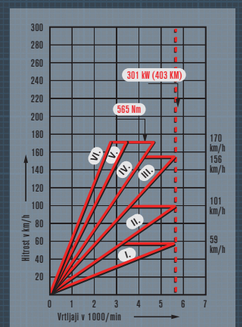
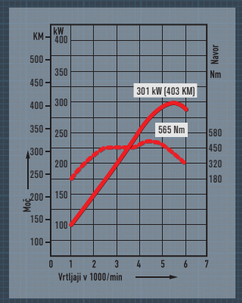


DIAGRAM MOTORJA:



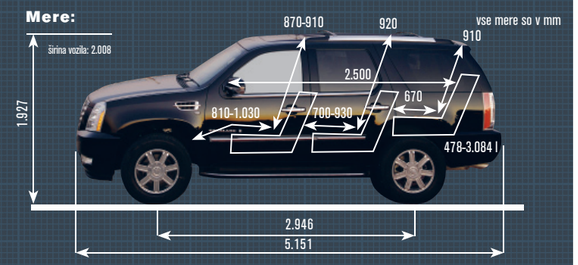
UŽITEK V VOŽNJI:

Treba je vedeti, da uživanje ni le v dirkanju. Escalade nudi povsem druge užitke, ki se jih voznik (in potniki) zave(do) šele, ko nekaj časa preživi(jo) v njem. Njegova amerikanizacija odpre povsem nov svet. Lep svet.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 103,3 × 92 mm - gibna prostornina 6.162 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 301 kW (409 KM) pri 5.700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,5 m/s - specifična moč 48,8 kW/l (66,4 KM/l) - največji navor 565 Nm pri 4.300/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,03; II. 2,36; III. 1,52; IV. 1,15; V. 0,85; VI. 0,67; - diferencial 3,064 - platišča 8J × 18 - gume 265/65 R 18 H, kotalni obseg 2,42 m. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stopalka) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,25 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.609 kg - dovoljena skupna masa 3.221 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 3.100 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 90 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - poraba goriva (ECE) 23,0/12,3/16,2 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 2.008 mm - kolotek spredaj 1.730 mm - zadaj 1.702 mm - rajdni krog 11,9 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.670 mm, v sredini 1.660, zadaj 1.290 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, srednjski sedež 520, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 390 mm - posoda za gorivo 98 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l) ;
1 × kovček (85,5 l), 1 x kovček (68,5 l)
7 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l);

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - ABS - ESP - servo volan - samodejna večpodročna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, DVD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini nastavljiv volanski obroč - električno nastavljiva višina stopalk - električno nastavljiv in ogrevan voznikov in sovoznikov sedež - deljiva srednja in zadnja klop - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanjost (15)	13	Ameriško agresivnega in klenega videza ter evropske zelo natančne izdelave karoserije.
Notranjost (140)	117	Velik prostor, a po ameriško slabo izkoriščen. Ponekod slaba ergonomija, a kot celota avtomobil, v katerem se je lahko in prijetno voziti.
Motor, menjalnik (40)	36	Odličen motor v vseh razmerah. Zelo dober menjalnik, le s počasno odzivnostjo na do konca pohojen plin.
Vozne lastnosti (95)	72	Zelo prijetno in lahkotno se pelje, tudi lega na cesti je presenetljivo dobra za to tehnično izhodišče. Odlično podvozje!
Zmogljivosti (35)	31	V nobenem trenutku ne zmanjka navora ali moči. Škoda, da je hitrost omejena na 170 kilometrov na uro.
Varnost (45)	38	Le šest vzglavnikov, a odlična preglednost nad okolico. Podpovprečna žarometa.
Gospodarnost (50)	31	Velika poraba, tudi pri zelo zmerni vožnji. Upoštevaje pripadajočo opremo, tehniko in mere pa relativno zelo ugodna cena.
Skupaj	**340**	Na malenkostih izgublja proti evropskim izdelkom, a je kot celota avtomobil, ki se mu ni treba sramovati starocelinskim tekmecem. Avtomobil za uživače, bogataše, ki hočejo pasti iz povprečja, bogate družinske očete, emancipirane mame, razvajene sinove in neobremenjene poslovne uspešneže. In za raperje.

OCENA avto magazin 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

hvalimo	
pojava, mere, videz	videz notranjosti
motor	izkoriščenost notranjosti
podvozje	razlika v višini stopalke zavore in plina
volan, vodljivost	simbolika na nekaterih gumbih, ergonomija
avdio- in videosistem	nekaj neuporabnih ameriških značilnosti
nekaj uporabnih ameriških značilnosti	ni opore za levo nogo
pogon	poraba goriva, domet
merilniki	
udobje v vožnji	
oprema	
cena	