

Cadillac Escalade 6.2

Platz da!

Als Escalade kommt ein Cadillac ganz dick daher, und er gibt sich so, wie er optisch auftritt. Üppig.

Text und Bilder: Jürg Wick



Ein Auto mit ziemlich grossem Schattenwurf.

Um es gleich klarzustellen: Wer gelegentlich oder häufig mit fünf bis acht Personen reist, findet mit dem Escalade das ultimative Mobil. So fürstlich wie im grossen Caddy-SUV sind die Passagiere hinter der ersten Reihe sonst nirgends aufgehoben. Und hinter der dritten Sitzreihe verbleiben immer noch 430 Liter Kofferraum. Wenn „nur“ fünf Personen an Bord sind, verdoppelt sich die Gepäckkapazität bereits. So wird das Fernreisen zum Genuss. Raum, um die Beine auszustrecken, und Luxus auf allen Plätzen bis hin zum 9-Zoll-Bildschirm für die dritte Reihe. Bildschirme in den Kopfstützen der Vordersitze und kabelloser 2-Kanal-Infrarokopfhörer sowie Sitzheizung und Klimaregelung für die zweite Reihe mit zwei Einzelsitzen oder wahlweise einer geteilten Dreierbank.

Schlacht um die Plätze

Auf den zwei Einzelsitzen reist es sich fürstlich. Die Schlacht um die besten Plätze kann also beginnen. Denn das muss man ja erwähnen: Zuhinterst sitzt man zwar bequem, aber die letzten Luxusfeatures fehlen. Ausser diesem Makel haben wir im Escalade nur noch automatisch ausfahrbare Sonnenblenden bei Blendung vermisst. Ansonsten die ganze Pracht, der volle Luxus, gepolsterte Ablagen und Becherhalter bis zum Abwinken, induktives Laden von Mobilgeräten, 360-Grad-Kamera, nicht nur beheizte, sondern auch belüftete Vordersitze, adaptives Kurvenlicht, elektrisch verstellbare Pedalerie usw., usw.

Plus als geschlagener Rahm obendrüber ein Pracht-V8-Motor, der aus der Corvette stammt, im Escalade 426 PS leistet und damit den grossen Brocken in 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen kann. Da geht echt was. Und selbstverständlich inklusive Allradantrieb.

Zu bezahlen ist die 2,7 Tonnen schwere Opulenz an der Tanke mit einem Gesamtverbrauch von 13,1 Liter bleifrei auf 100 Kilometer. Im Test wurden mit hohem Stadtanteil 13,5 Liter daraus; einmal mehr der Beweis, dass die amerikanischen Angaben in der Praxis realistischer sind als die europäischen. Mit mehr Autobahnanteil bei 120 km/h sind die Werksangaben erreichbar. Wegen der kathe-dralenähnlichen Front und des hohen Leerge-wichts muss man den Verbrauch als adäquat bezeichnen, was zumindest teilweise der Zy-linderabschaltung geschuldet ist.

Aber

Jedoch gibt es auch ein „Aber“ für diesen schweren und hohen Trum: Erstens ist die gi-gantische Aussenbreite von 2,06 Metern zu erwähnen, womit sich der Escalade in Auto-

bahnbaustellen in der rechten Spur einreihen muss. Dann die besagte Zylinderabschaltung: Weil der V8 im Leerlauf nur in vier Zylindern Benzin verheizt, hängt er nicht spontan am Gas. An der Ampel wirkt sich das mit einer Ge-denkssekunde aus, was dann wiederum zum überforschen Angasen führt, worauf man we-gen der Power auf den Vordermann aufläuft. Schliesslich ist auch der Automatikwählhebel am Lenkrad nicht das Gelbe vom Ei, wenn man ganz unamerikanisch via händischen Heruntersortieren, statt auf der Bremse zu ste-hen, talwärts motorisch verzögern möchte. Dies aktiviert die Schubabschaltung und lässt den Escalade ohne Treibstoff talwärts rollen. Die automatisch ausfahrenden Trittbretter schliesslich sind zwar gut gemeint, sollten je-doch fixer reagieren.

Fast europäisch handlich

Ansonsten gibt sich der riesige Escalade mit seiner imposanten Front und dem diskreten Heck aber erstaunlich europäisch-handlich. Er lenkt präzise, bietet eine tolle Rundumsicht und federt unamerikanisch straff, aber nicht hart – trotz der imposanten 22-Zoll-Bereifung. Das praktische Talent wird durch die separat öffnende Heckscheibe und die elektrisch klappbaren Rücksitze unterstrichen. Das funk-tioniert speditiv und ohne Fummelei.

So handelt es sich beim Cadillac Escalade um ein kontroverses Produkt, von denen es nicht mehr viele gibt. Entweder er passt – oder eben nicht. Mehr Nutzwert als ein ungefähr gleich teurer Porsche Carrera 4 bietet er bestimmt. ■

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 7 Sitze, Leergewicht ab 2.751 kg.

Motor: V8-Benzin; 6.162 ccm, Leistung 313 kW (426 PS) bei 5.600/min, max. Drehmoment 610 Nm bei 4.100/min. Zwei Ventile pro Zylinder (VVT), zentrale Nockenwelle, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung.

Kraftübertragung: 6-Gang-Automatik, Allradantrieb elektrisch zuschaltbar.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, vorn und hinten Schraubenfedern, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 98 l, Reifen: 285/45 R 22 M+S.

Dimensionen: Länge: 518 cm, Breite: 206 cm, Höhe: 190 cm, Radstand: 295 cm. Kofferraum 431–2.668 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in 6,7 Sekunden. Verbrauch Ø: 13,1 l/100 km, im Test 13,5 l.

Fahrzeuglieferant: Cadillac Europe, 8152 Glattpark, www.cadillac-europe.com.

Verkaufspreis: Cadillac Escalade Platinum ab CHF 124.989,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.



Oben: zurückhaltendes Instrumentarium. Unten: Der Escalade ist natürlich auch geländetauglich.



Oben: aufklappen, abklappen, alles elektrisch. Unten: automatisch ausfahrende Trittbretter.

