

passion 4x4

La pratique du tout-terrain



CADILLAC
C'est l'Escalade !

Spécial Essais



**1^{er} TEST
COMPLET**

Nissan X-Trail
Le plus 4x4 des SUV !

Hyundai Terracan 2.5 TD



Mou, si mou...

Suzuki Vitara 2.0 HDi



Vitaminé !

Les puces SportSystem sur le grill



TOYOTA KZJ 90 + 22,8 ch



NISSAN GR VDi + 19,1 ch



Jimny Copa : Le jouet !

Mal de dos ? Osez les Recaro !

Rallye : Schlessler roi du Maroc

Balade 4x4 en Haute-Marne



*On en a tous rêvé, ou déliré, alors Cadillac l'a fait ! En réalité il s'agit d'une récidive puisque la première version du monstre, trop proche du Chevrolet Tahoe dont il était dérivé, n'avait guère convaincue outre mesure. Enfin, façon de dire, car avec plus de 50 000 ventes aux USA en à peine trois ans, on ne peut pas parler d'échec. La seconde mouture beaucoup plus typée dans l'esprit des vraies "Cad" risque en revanche de faire un malheur. Sur Sunset boulevard ou pour aller taper les pistes des casinos de Las Vegas, il n'y a, paraît-il, pas mieux. Au point que les dealers de la "chose" sont déjà en rupture de stock ! En France, ce luxe suprême en matière de 4x4 est aujourd'hui à portée de chèque grâce à American Car City**



L'American Dream

qui n'a pas hésité à l'importer à un tarif plutôt serré vu la concurrence. On a eu le privilège de s'en offrir une tranche !

TEXTE STEVE WESTON
PHOTOS CYRIL DE PLATER

Sacré meuble ! Si vous souhaitez vous déplacer incognito dans les rues de nos belles cités, laissez tomber. Même avec les glaces teintées, vous accrochez tous les regards, des regards hésitant entre la curiosité, le respect et la crainte de voir descendre, armée jusqu'aux Santiags, la garde "perso" du Président

Bush ! Bon, allez, on ne va pas se la jouer plus longtemps. Car d'évidence, le Cadillac 2002 n'a pas été conçu pour nos contrées. Avec lui les superlatifs tombent en cascade : Plus de cinq mètres de long pour deux de haut, 2,7 tonnes avec le plein à 750 F, huit places sur trois rangées de sièges avec coffre, plus de trois mètres cubes de volume, un gros V8 de 6 litres de cylindrée libérant 345

chevaux sous la Weston droite, du cuir et de la clim séparée gauche-droite-devant-derrrière, un ordinateur qui mémorise vos déplacements des quinze derniers jours, j'en passe et des meilleurs. Mais ce qui distingue l'engin d'entrée, reste sans conteste son incroyable calandre taillée à la serpe entourée d'énormes optiques trapézoïdales. Cette touche de style fort réussie parvient



Cadillac Escalade 6.0 L



en France!

CADILLAC Escalade V8 Vortec 6 L

620 000 F* / 345 ch / 34 CV

* Chez American Car City.

presque à nous faire oublier ses origines de Chevrolet Tahoe qui constitue toujours sa base.

Car nous n'avons pas là un modèle original. Non, General Motors propriétaire de la marque Cadillac, s'est contenté de "sublimier" par le luxe son "Sport Truck" vedette afin de contrer les Lexus et autre Lincoln Navigator de Toyota et Ford.

Bref, cette Escalade s'apparente à

une sorte de vitrine du "savoir-faire" du constructeur.

SAC À PUCES...

Alors on n'a pas lésiné sur les moyens. Tout d'abord, sur un concept archi traditionnel (châssis à longerons séparé) on a greffé le plus puissant des V8 disponibles, en l'occurrence le fameux Vortec de

5967 cm³ (alésage x course de 101,6 x 92 mm) réglé ici à 345 chevaux via une augmentation de la compression (10 à 1). Il possède un bloc fonte en V ouvert à 90° mais des culasses en alliage léger. Son seul arbre à cames entraîné par chaîne n'actionne que deux soupapes par cylindre et si le vilebrequin repose sur cinq paliers, l'injection monopoint séquentielle est électronique.

Cette belle pièce est associée à la nouvelle boîte automatique 4 rapports Hydra Matic 4L60-E de la GM. Ce "tandem" a été jugé tellement homogène par les ingénieurs que ceux-ci ont supprimé le transfert à rapport court. Il est vrai qu'à son volant, la clientèle taquinera plus volontiers le macadam que le fech fech. Comme pour se faire pardonner, les hommes de la GM l'ont



Avec plus de 50 m/kg de couple et 345 chevaux, le Cadillac ne demande qu'à s'envoler ! Hélas, à cause d'une bride électronique (déconnectable), il ne dépasse pas les 175 km/h. Bien pensée en revanche, la position «traction» en bout du levier de vitesses qui privilégie le couple et suractive l'antipatinage. L'Escalade peut en effet tirer une remorque de 3858 kg !

équipé d'une transmission intégrale permanente via un viscosoupleur central. En configuration normale, il distille la motricité à raison de 38% sur l'avant et 62% sur l'arrière, proportion qui bien sûr varie à la plus petite amorce de patinage d'une roue.

Mais ce n'est pas tout. Si le train avant demeure à roues indépendantes (double triangulation et barres de torsion), l'essieu rigide arrière bénéficie d'une inédite combinaison de quatre leviers longitudinaux et de ressorts hélicoïdaux. Des barres stabilisatrices avant / arrière complètent ces ensembles qui

sont également placés sous haute surveillance électronique. En effet, à l'instar des 4x4 les plus sophistiqués, le Cadillac Escalade se pare d'un correcteur automatique d'assiette via un ajustement instantané du tarage de chacun des quatre amortisseurs. Ceux-ci peuvent se régler jusqu'à 1000 fois par seconde selon l'état de la chaussée ou de la piste ! En prime, on a ajouté le StabiliTrac, autrement dit un ESP ou un dispositif de correction de trajectoire (déconnectable) agissant indépendamment sur chaque disque de frein. À cela, un ABS performant épaulé par un anti patinage élec-

tronique finissent la panoplie technologique de l'Escalade 2002. On le voit, les américains ne sont plus en reste en matière d'assistance à la conduite.

SILENCE, ON ROULE !

Et toute cette débauche de puces et de capteurs propres à effrayer le baroudeur qui sommeille en nous, fonctionne plutôt bien. On le perçoit dès les premiers miles parcourus. Le comportement de cette version 2002 n'a heureusement plus grand chose à voir avec celui de son aïeule. Une fois le gabarit de la bête

mémorisé, on se surprend à mener ce joyau laque de chine du bout des doigts, aussi facilement qu'une vulgaire Golf ! De fait, les progrès dynamiques sont énormes. Colossaux même. Car on se trouve -l'ultra douceur de la direction mise à part- désormais à bord d'un 4x4 conventionnel. C'est-à-dire qu'il n'y a plus de louvoiements, de plongées intempestives au freinage, de dérobades du train arrière à la moindre goutte d'eau ou de tenues de cap aléatoires. Non, cette "perle" vire à plat, se tient correctement en courbes même prises rapidement, conserve son adhérence en toutes



Bienvenu à bord ! Du cuir souple et du bois précieux vous attend. Le fauteuil conducteur est à multi réglages électriques (même les appuis-têtes) alors que le volant ne se règle qu'en hauteur et... manuellement. Mais la position de conduite se révèle fort heureusement correcte. Admirez les compteurs cerclés de chromes et la montre analogique.



1 Le système hifi est ultra performant et transforme l'auto en auditorium. En haut à droite, les commandes des systèmes Onstar et StabiliTrac, en bas l'ordinateur et le lecteur CD..

2 Les commandes de la climatisation sont doublées à l'arrière sur le pavillon.

3 La vaste console centrale intègre un énorme bac à rangements à étages pouvant recevoir un téléphone.

4 La banquette arrière (1,68 m de large !) étonne.

Au centre la place du passager cache un volumineux accoudoir transformable en mini bureau de travail !

5 c'est un véritable tableau de bord face aux passagers arrière ! Les diverses commandes pilotent la climatisation et une double stéréo indépendante (casques individuels). Porte-gobelets et prises 12 V en prime...

circonstances, freine et pousse très fort ! Et là, autre bonne surprise, le V8 ne fait pas dans la figuration. Son feulement à peine perceptible depuis l'habitacle (dommage !), cache une vélocité bienvenue et à la hauteur du plumage, grâce, il est vrai, à un rapport poids / puissance extrêmement favorable. On "cruise" tranquillement l'aiguille bien calée sur le 180 du joli compteur cerclé de chrome, dans un silence quasi absolu. Les accélérations étonnent car on ne les perçoit pas vraiment. Tout se passe dans un confort extraordinaire, le qualificatif Pullman semble avoir été créé rien que pour cet américain ! Et pourtant le chronomètre ne saurait mentir. Rarement lors de nos tests d'accélération nous obtenons des valeurs à un seul chiffre. L'Escalade y parvient : moins de dix secondes pour le 0 à 100 km/h, moins de huit autres pour passer de 40 à 100 km/h ou de 90 à 130 ! Et la barre des trente secondes au 1000 m départ arrêté est tutoyée d'un pneu. Inutile de dire que le paysage défile ! Et il serait regrettable de ne pas en profiter...

À bord de l'Escalade on a tout prévu pour votre bien-être : fauteuils moelleux en cuir souple, de l'espace pour vos invités et leurs bagages, des accoudoirs intelligents à multiples rangements et dotés des incontournables porte-canettes à Coca, une hi fi Bose Acoustimass de 250 Watts à onze hauts parleurs, des rétroviseurs chromatiques rétractables au besoin pour se faufiler dans les ruelles, un radar ultrasonique de stationnement pour vous éviter la honte d'écraser la Mini garée derrière ou bien encore cet ordinateur de bord qui vous expliquera tel le mouchard entre autres statistiques et bientôt, prévisions météo que dix jours plus tôt vous avez roulé à... 172 km/h ! Au piquet !

Il y a encore le système Onstar, non pas pour écouter les nouvelles du Loft mais pour localiser la "Cad" via le satellite afin de vous secourir en cas de problème... ou de vol. Ce dis-



Trois rangées de sièges, ou comment en six photos passer de 455 dm³ de volume utile à 1,9 puis à 3,35 m³ ! Le hayon possède quant à lui, une lunette qui s'ouvre indépendamment. Pratique pour les petits colis.

positif sera opérationnel en France d'ici deux ou trois ans...

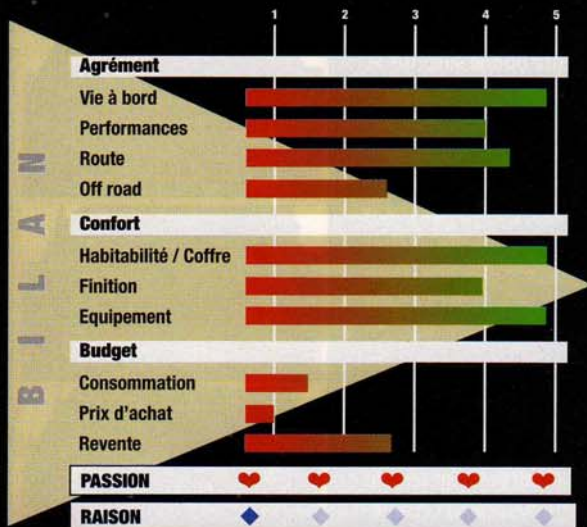
Mais ce royal menu se paye. Très cher, car à 228 F le kilo, rouler Cadillac sur l'hexagone demeure l'apanage d'originaux fortunés. Alors il serait vain de débattre sur la réelle utilité de l'engin, sur ses piètres prestations en terrain accidenté voire sur la médiocre qualité de certains de ses plastiques. L'Escalade n'en a cure. Sa rareté lui suffit, elle résonne comme seule réponse. ■

Attention radar !



L'Escalade est équipé d'un radar de stationnement qui se met en fonction dès la marche arrière enclenchée. Outre les «bip-bip» qui s'accroissent lorsque vous vous rapprochez de l'obstacle, ces diodes rouges, jaunes et vertes disposées sur le montant arrière s'allument en fonction de cette distance ! Pour les sourds, sans doute.

Un énorme merci à AMERICAN CAR CITY, le grand spécialiste du 4x4 U.S.
197/199 bd Kennedy, RN7, 91100 Corbeil Essonnes, Tél. 01 69 22 19 00



PLUS

- Véhicule hors normes
- Confort et équipement exceptionnels
- Moteur / puissance / couple
- Comportement général
- Agrément de conduite
- Espace et charges utiles

MOINS

- Prix !!!
- Vitesse «bridée»
- Prestations off road limitées
- Petits détails de finition

Les détails qui comptent



1 Quel châssis ! Le "Cad" n'a pas peur de montrer ses dessous chics. Tout est largement dimensionné et l'on admirera la ligne d'échappement entièrement en acier inoxydable.



2 Voici la grande nouveauté : un différentiel central associé à un viscosoupleur. résultat, l'Escalade 2002 est un 4x4 permanent mais à perdu son transfert à rapports courts.



3 4 Les trains avant et arrière sont sous contrôle électronique avec notamment des amortisseurs pilotés en permanence selon l'état de la chaussée ou de la piste. Les tenues de route et de cap s'en trouvent métamorphosées. Admirez les disques !

5 Le gros Vortec distille ses 345 chevaux en silence et c'est presque dommage !



TECHNIQUE	
Type moteur	8 cylindres en V essence 1 ACT central 16 soupapes
Cylindrée (cm ³)	5967
Puissance (ch à t/mn)	345 à 5200
Couple (Nm à t/mn)	516 à 4000
Boîte de vitesses	auto 4 rapports
Transmission	4x4 permanent / AutoTrac
Transfert / réduction	oui / non
Différentiel central	oui / viscosoupleur
Différentiel arrière	libre
CAPACITÉS (litres)	
Réservoir	98,4
Huile moteur	5,7
Circuit / refroidissement	14
CHASSIS	
Type	séparé à longerons
Carrosserie	break long tôle
Nb de portes / places	5 portes / 8 places
LIAISONS AU SOL	
Suspension Av.	indépendantes / triangles barres de torsion, amortisseurs, barre stabilisatrice
Suspension Ar.	essieu rigide / multibras ressorts hélicoïdaux, amortisseurs barre stabilisatrice
Freins Av. / Ar. (ø)	disq. ventilés (30 / 33 cm)
ABS	oui + StabiliTrack
Direction	à circuit de billes/assistée
Volant (nb de tours)	3,25
Diamètre de braquage	12,70 m
Jantes (taille / type)	7,5 x 17 / alu
Pneus (taille)	265 / 70 R 17
Pneus (marque)	Goodyear Wrangler HP
GABARIT (cm)	
L x l x h (avec barres)	505 x 201 x 188 (196)
Empattement	295
Voies Av. / Ar.	165 / 168
HABITABILITÉ (cm)	
Largeur aux coudes	
Av. / Ar. / 3 ^e rang	165 / 165 / 125
Garde au toit	
Av. / Ar. / 3 ^e rang	100 / 95 / 92
Distances dossiers	
mini/maxi / 3 ^e rang	77 / 100 / 76
LE COFFRE (cm)	
Longueur mini / maxi	30 / 125 / 195
Largeur mini / maxi	138 / 164
Hauteur mini / maxi	92 / 105
Vol. mini / maxi (dm ³)	455 / 1895 / 3350
POIDS (Kg)	
A vide	2635
Charge Utile	540
Maxi tractable	3856
Rapport poids/ puissance (kg/ch)	7,6
APTITUDES TT	
Angle d'entrée / fuite	25° / 17°
Angle ventral	20°
Garde au sol (cm)	22
NOS MESURES	
Vitesse maxi (km/h)	183
de 0 à 100 km/h	9"1
de 40 à 60 km/h (en D)	1"8
de 40 à 80 km/h (en D)	4"3
de 40 à 100 km/h (en D)	7"3
de 60 à 90 km/h	4"9
de 90 à 130 km/h	7"3
1 000 m D.A.	30"1
CONSOMMATION (l/100 km)	
Moyenne normalisée	16,5
Moyenne durant l'essai	23,7
Les GARANTIES chez AMERICAN CAR CITY	
Pièces et main d'œuvre	2 ans ou 100 000 km
Peinture/anticorrosion	5 ans
Assistance	2 ans
Vidange / entretien	10 000 km