

# TLUKOT SRDCE...

Poslední zářivý týden byl jako malovaný. Časák se právě tiskl a deset volných dní lákalo vyrazit někam daleko a něčím zábavným. Projet se do Alp americkým sportákem, který jede skoro tři sta, byl skvělý nápad. Hádáte správně: testovali jsme Chevrolet Camaro!

auto vyzkoušet na alpských silničkách s kvalitním povrchem se spoustou zatáček a večer si pak užít s přáteli u dobrého jídla. Takže v Praze tankujeme plnou a vyrážíme směr Tyrolsko.

Už jenom samotné nastartování osmiválcového srdce je požitkem pro uši, připomínající probuzení divoké šelmy. Motor zabručí a lehce se vyhoupne do otáček, které do dvou vteřin spadnou



Agresivně přívětivý design vypovídá o celkové charakteristice Camara víc než si dovedete představit. Chvillemi vás potrápí, ale záhy uspokojí, a v závěru se s ním nebudete chtít rozloučit...

Interiér ve variantě Jet Black vypadá ve skutečnosti líp než na fotografiích. Materiály jsou z 95% kvalitní a zbytek Camaru prominete při prvním sešlápnutí plynu...



tramvajových kolejí. Dalších několik set kilometrů absolvujeme po dálnici s občasnými zastávkami, které využíváme ke zkoumání interiéru, menu palubního počítače a jízdních režimů. Camaro je lovcem velkých vzdáleností a na dálnici umí využít všechny své přednosti. Österreichische autobahn není tím pravým místem k testování maximálky, ale i tak jsme si ověřili, že rychlost blížící se k třístovce nebude pro Camaro žádný problém. Chování ve vyšších rychlostech bylo naprosto v pohodě, i když si myslíme, že řízení s klasickým hydraulickým posilovačem z počátku páté generace bylo pocitově přívětivější než současné elektricky posilované řízení. Ale co naplat, doba je prostě taková. To,

co Camaru na dálnici vyhovuje nejvíc, je ustálená rychlost na hranici předpísaného limitu nebo těsně pod ním. Při rychlosti 120 km/h se motor převaluje v 1.500 otáčkách, a i do kopce umí jet s vypnutou polovinou válců. Na jízdním komfortu to nic nemění, a dokonce



Nejraději bychom Camaro vytáhli na americkou dálnici a do hor. Pacific Coast Highway je ale daleko, a tak jsme si zajeli zařadit do Tyrolských Alp

na běžnou úroveň, jako byste mu říkali: „Ještě zůstaň v kleci!“ Geniálně nastavená automatika na otevírání klapky se stará o to, aby zvuk linoucí se z výfuků byl v každém režimu dokonale lahodný a vaše uši už do konce života nechtěly poslouchat nic jiného. Tím podstatnějším důvodem je samozřejmě správné vyplachování motoru. Nutno podotknout, že systém klapky obojí zvládá úspěšně.

Proplétáme se Prahou a při tom blahorečíme magnetickému podvozku, který je nepřekonatelnou variantou sportovního odpružení i pro takové povrchy, jako jsou dlažební kostky a přejezdy

ku po rakouských Alpách se jali spojit s návštěvou kamarádovy chalupy pod Zillertal Arenou. Není nic lepšího než

Největším překvapením testu nebyl výkon ani jízdní vlastnosti, ale spotřeba. Díky aktivnímu odpojování čtyř válců umí Camaro jezdit za spotřebu soudobé benzínové Oktávky s dvoulitrem! Ano, vidíte správně. Na 7,2litrovou nádrž najede ultimativní muscle car přes 900 km!



V současné lehké postdownsizingové době, kdy nám mainstream denně masíruje mozky elektromobilitou coby nejužasnější budoucností lidstva,

je projížďka v osmiválcovém kupé něco jako ozdravná kúra. A když za jeho volantem můžete strávit i několik dní v kuse, pak se dá mluvit o léčivém daru z nebes. A tuhle medicínu si teď naordnujeme.

K dispozici máme evropskou verzi v té nejvyšší výbavě, samozřejmě s osmiválcem v automatě. Protože EU verze

označovaná jako Camaro V8 má agre-gátý shodné s americkým modelem Camaro SS, tak pod kapotou hřmí 6.2litrový small-block LT1, který debutoval v Corvette Stingray 2014. V našem Camaru má 453 koní a mamutí krouták 617 Nm. V téměř nekončícím seznamu výbavy jsou nejpodstatnější magnetoreologické tlumiče, duální čtyřproudový výfuk s elektrickými klapkami a chlazený samosvorný diferenciál. Bude to maso, nejsme omezeni počtem najetých kilometrů, nebe je čisté a času máme spoustu.

Abychom podtrhli opravdu „těžký“ úděl testování, je třeba zdůraznit, že kufr sportáku jsme naplnili nejrůznějšími zavazadly včetně grilu, a projížď-



Šipovitému tvaru přidě se přizpůsobilo i velké plus známé jako "Bowtie", které v různých podobách charakterizuje Chevrolety již od roku 1914

Srovnávat šestou generaci Camara s těmi předchozími, hlavně tou nejstarší, je dnes už nemožné. Emoce zůstaly, ale rychlost a využitelnost výkonu je nepoměřitelná





Podsvětlený nápis na prahových lištách patří k příjemným drobnostem, kterých je Camaro plné. Některé z nich jsme objevili až po týdnu



Camara má velkou moc. Když se těšíte na stovky kilometrů za jeho volantem, umí vám vykouzlit blažený výraz ve tváři. A nejen to...



Ambientní osvětlení pokračuje až do výplní dveří. Na výběr je 24 barevných odstínů. Další zhola nepodstatná věc, která potěší



Pro ty z vás, kdo milujete časté stání na pumpě a užíváte si tankování bezvíčkovým hrdlem, máme špatnou zprávu. S osmiválcovým Camarem se dá jezdit průměrně do 10 litrů na 100 km! OK, zastavte si třeba pro bagetu ☺

i zvuk motoru při jeho poloviční funkci je stále lahodný. Šok přichází při pohledu na displej s okamžitou spotřebou, která se drží na 7 litrech na 100 km. Ještě větší překvapení je však údaj průměrné spotřeby, který i po několika stech kilometrech hlásí 7,5 litru! Podotýkáme, že bez tempomatu, se spoustou předjíždění a několika zastávkami na odpočívadlech. My ale nejedeme žádnou eko-rally, a tak se ještě svižnějším tempem blížíme k dnešnímu cíli.

Testování v alpských kopcích má spoustu výhod. Všechny možné druhy silnic jsou vám k dispozici na jednom místě, a když na to máte několik dní, můžete to zkombinovat se sportovními aktivitami, anebo po zdolání cíle třeba vyrazit na houby. Prostě žádná křeč... Podobně jako při našem celodenním tripu k jezeru Achensee, kterému Rakušané neskromně říkají Tyrolské moře. V serpentýnách k jezeru jsme dali Camaru zabrat, vypustili jsme želmu z klece a přesvědčili se, jak hodně umí být tohle auto zábavné. Hraní s plynem a rozevlátou záď provázelo zlověstné vytí véosmičky, při odřazování pádly doplňované nazlobeným štěkáním z výfuků. V okolních lesích se to rozléhalo tak působivě, že jsme projektantovi výfukového systému udělili nejvyšší pochvalu a pomyslně mu předali zlatou medaili za best factory sound. Ocenění by zasloužil i tvůrce předních vytápěných a klimatizovaných sedadel Recaro, které byly přes svůj striktně sportovní charakter po celodenním se-

zení stále pohodlné. Přesným opakem jsou bohužel zadní sedadla. Stíněným prostorem se pohybují na hranici použitelnosti a ze sportovního kupé 2+2 dělají spíše dvoumístné. Důvodem je o 40 mm zkrácený rozvor šesté generace a zbytečně dlouhý sedák. K tomu, abyste se v autě za jízdy cítili bezpečně nepotřebujete tablet přes půl přístrojovky ani milion funkcí, které využijete ze zvědavosti první den a pak ještě jednou při předvádění kamarádům. K pohodové a bezpečné jízdě vám stačí pravý opak. Stejně jako před nedávnem testovaný Cadillac XT5 nás i Camaro příjemně překvapilo jednoduchým a intuitivním ovládním veškerých funkcí. Nastavení klimatizace nebo vyhřívání sedadel nemusíte hledat v menu,

ale prostě je ovládáte normálním hardwarovým tlačítkem, jehož umístění si zapamatujete a přistě už jdete poslepu. Stejně tak členění ventilace, rozmrazování skel i zrcátek a mnoho dalších funkcí, které mají i barevné intuitivní rozlišení pro noční režim. Za zcela geniální lze označit způsob ovládní klapek středovým kolečkem a nastavení teploty otočným lemuujícím kroužkem na každém z výdechů. Krása spočívá v jednoduchosti! Na osmipalcovém displeji se spouští infotainment MyLink s velmi přehledným a intuitivním roz-



Geniálně a nenápadně řešené ovládní teploty a klapek vnitřní ventilace Camara překvapilo už nejednoho motoristického novináře

hraním. GM si u svých produktů prostě nemá potřebu nic dokazovat, ale jde mu o praktické využití v každé situaci. WiFi hotspot a Apple CarPlay i Android Auto jsou samozřejmostí. A závěrečné dojmy? Přestože Camara nás nadchlo svou motorizací, zátahem, zvukem, podvozkem a celkovým charakterem i cenou, tím největším překvapením byla spotřeba, která je v praxi dokonce ještě nižší než udávaná výrobcem. Přemýšlíme, k čemu jsou dobré všechny ty lenivé litrové trříválce s laboratorní spotřebou 4 litry, ale skutečnou kolem deseti... Camara je toho opakem. V pohodě si dovedeme představit ho používat denně k cestě do práce či za zábavou. Určitě to ale není auto

## CHEVROLET CAMARO COUPE 2018

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karoserie:** ocelová samonosná, dvoudveřové kupé 2+2 \* **Rozměry:** rozvor 2.812 mm, délka 4.784 mm, šířka 1.897 mm, výška 1.340 mm \* **Hmotnost:** 1.734 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV GM LT1, 376 cu.i., 6.162 cm<sup>3</sup>, 453 koní při 5.700 ot/min, 617 Nm při 4.600 ot/min, vrtání 103,25 mm, zdvih 92 mm, přímé vstřikování benzínu, aktivní vypínání 4 válců, proměnné časování ventilů, kompresní poměr 11,5:1 \* **Převodovka:** osmistupňový automat \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na vzpěrách McPherson se spodními rameny uloženými v kulových čepch, příčný stabilizátor, magneto-reologické tlumiče, řízení s elektrickým posilovačem ZF \* **Zadní náprava:** nezávislé pětivrčkové zavěšení kol, magneto-reologické tlumiče \* **Brzdy:** kotoučové Brembo (vpředu s vnitřní ventilací), vpředu čtyřpístkové třmeny s kotouči 345 mm a vzadu 338 mm kotouče \* **Kola:** ráfky z lehkých slitin, 20 x 8,5J vpředu a 20 x 9,5J vzadu \* **Pneumatiky:** Goodyear Eagle F1 v rozměru 245/40ZR20 vpředu a 275/35ZR20 vzadu \* **Spotřeba:** město 17 l/100 km, mimo město 7,7 l/100 km, kombinovaná 11,1 l/100 km \* **Palivový požadavek:** N95/E85 \* **Objem palivové nádrže:** 72 l (19 gal.) \* **Cena testovaného vozu:** 1.190.000 Kč včetně DPH \* **Maximální rychlost:** 290 km/h \* **Zrychlení z 0–100 km/h:** 4,4 s



Celohliníkový jednoválcový osmiválec s dvouventilovou technikou už v evropských autech nenajdete. Amerika je našťastí jiná a spolehlivý small-block stále nabízí

pro rodinnou dovolenou, a když tak maximálně ve dvou. Nedostatek místa na zadních sedadlech je jediným handicapem jinak vynikajícího muscle caru, při jehož řízení slyšíte tlukot srdce svého i toho pod kapotou... Za zapůjčení děkujeme firmě Tucar.

Text a foto: Petr Bellinger



Jediné Camaro 2016-18, které jsme v Rakousku potkali. To v Čechách jich jezdí spousta, a počty stále rostou!



VIDEO

Naším cílem na mapě byl poloostrov na jezeře Achensee, kterému se přezdívá Tyrolské moře. Opravdovým cílem byl ale každý z 1.500 najetých kilometrů, které jsme si báječně užili

