

Downsized & Dramatic

Chevrolet Camaro 2016: po dietě i se čtyřválcem

Podobně jako před půl stoletím reaguje Chevrolet na šestou generaci svého největšího rivala s jistým zpožděním. Jiná možnost ale nebyla, po novém Stangu muselo přijít i nové Camaro. I když se žádná velká designová revoluce nekoná, snad s výjimkou několika emblémů nemá ročník 2016 s předchůdcem společný jediný díl.



O šestkovém Camaru jsme už psali v novinách, ale taková událost si říká o celý článek. Rychle jsme si zvykli, že Chevyho představa o dostupném sportovním kupé je tu zase s námi, jenže ještě před takovými osmi, devíti lety byla situace daleko smutnější. V internetových diskuzích se spekulovalo, zda vůbec přijde, a fantazirovalo o budoucí podobě. Nakonec se pátá generace začala v roce 2009 vyrábět a celá Amerika postupně naskočila na další vlnu urputných bojů o největší svaly pod kapotou.

Můžeme tak minulost v klidu nechat historikům a rovnou mrknout, kam se posunula nová generace. Na první pohled je to pořád Camaro, i když do vínku dostalo nové tvary, které jsou snad všechno, jenom ne jednoduché. Designéři odkazují (nebo se jen vymlouvají) na 350 hodin ladění aerodynamiky v tunelu. Výsledek je rozporuplný, budí emoce, ale zřejmě je dokonale funkční. Na druhý pohled, nebo snad až po přiložení pásma se ukáže, že šesté ze slavného rodu je o 57 mm kratší, o 18 mm užší a o 28 mm nižší. Také

nápravy se k sobě přiblížily, a to o 41 mm. Díky nasazení ušlechtilých materiálů a laserovému svařování se podařilo ušetřit na váze podle provedení od 90 do téměř 180 kilogramů. Že by ale Camaro po dietě zesláblo? Kdepak. Stačí mrknout na zakaboněná světla sevřená mezi masku a nárazník a je jasné, že tohle nebude žádné neviňátko. Muskulární boky kolem zadních blatníků a na spodku dlouhých dveří kontrastují s utaženější střechou. Jasně definovaná stupňovitá záď předchozí generace ustoupila spíše fastbackovému pojetí, zadní okno je hodně daleko protažené přes kufr. Při pohledu zepředu zaujme i prolis uprostřed střechy, který má zrcadlit „závodní“ vyboulení na kapotě. Také záď je tvarově propracovanější, nad výraznějším lichoběžníkem pro registrační značku má novinka tenčí a bohužel ne tak zřetelně oddělené dvojité lampy. „Velké plus“ mezi nimi je jedním z mála dílů, které generační výměnu přežily bez újmy na zdraví. Nad ním nově trůní příznané třetí zadní světlo. Těžko říci, proč Chevy přistoupil k tomuto obstarožnímu řešení. Není zdaleka tak originální, jako třeba na Audi TT. Nenápadná klasika by podle nás byla důstojnější.



Proti předchůdci je střeška protažená více dozadu a propůjčuje Camaru fastbackový look



V interiéru se stylisté pořádně vyřádili na lehce zploštělém volantu nebo na lemování kulatých výdechů větrání a klimatizace, které zároveň slouží jako ovladače. Někoho teď jistě napadne otázka zpracování, donedávna slabé místo nejen těch levnějších sportáků zpoza Velké louže. Tisková zpráva zní v tomto směru nadějně: „Při vývoji interiéru zbrusu nového Camara 2016 se nezapomnělo na vysoce kvalitní materiály ani na široké možnosti konektivity a přizpůsobení pro majitele. Příkladem může být průkopnické ambientní LED osvětlení interiéru ve 24 odstínech s před-

váděcím režimem Car Show v zaparkovaném voze.“ No, nezapomeňme, že cílovou skupinou jsou ve Státech i „high teens a low 20s“. Fotografie ale ukazují, že s jakostí bychom nakonec mohli být spokojeni.

Komplet LED svícení ale Camaro nedostalo. Na přídi jsou ve standardu pořád staré dobré halogenky, vyšší edice RS a SS dostanou xenonové projektory. Diody u nich najdou uplatnění alespoň na denním svícení, „signature“ ozdobách a zadních lampách. Jinak je ale elektronika na vyšší doby: pod přístrojovou kapličkou může být osmipalcová

Modely RS dostanou mřížky s vodorovnými lamelami a svislé denní svícení z LEDek



Zákazníci mají na výběr z deseti odstínů karosérie a pěti kombinací v interiéru. Ozdobné prvky v kabině vypadají ušlechtilé a i kvalita zpracování je vysoká (pamatujte kulečnickovou kouli na řadiče trojkového i čtverkového Camara?)

obrazovka s nastavitelným zobrazením údajů z navigace, infozábavního systému atd., další osmipalcový dotykový displej je přichystán v prostředku palubní desky jako rozhraní pro inovovaný systém MyLink, který lze propojit se smartphonem. Kabelová kabala odpadá, streamovaný zvuk prochází přímo přes Bluetooth a baterii v mobilu lze dobít indukci. Příjemné. U Chevyho ale nepadlo ani slovo o head-up displeji, těžko říci, jestli se z nabídky vytratil kvůli nedostatku místa.

Dost už o vzhledu a výbavě, kapotu nahoru... Raz, dva, tři, čtyři. Konec. Jen klid. Čtyřhrnek už přeci v Camaru byl, ve třetí generaci, schválně, kdo ho pamatuje? No, nebyl to zrovna rychlík. Teď je tu znovu, našťastí v podstatně modernější podobě, a stejně jako v Mustangu přeplňovaný turbem. Čtyřválec tak vlastně nemá jen Challenger. Ale našťastí ani Camaro u čtyřky nekončí. A taky – s výkonem 275 koní a kroutákem 400 Nm je dvoilitrový (!) agregát silnější než mnohé osmiválce v 90. letech. A bude i rychlejší: nejslabší Chevy zvládne sprint z 0 na 60 mil pod šest vteřin. Když nakoukneme níže do tabulek, následuje poctivá atmosféra 3,6 V6 s vypínatelnými válci o výkonu solidních 335 koní, ale s o něco nižším točákem 385 Nm. Půjde ale určitě pěkně plynule za plynem. Vrcholné Camaro SS pak pohání 6,2litrový osmiválec LT1, který nabízí pěkných 455 koní a 617 Nm. Véosmička se může pochlubit proměnlivým časováním ventilů, přímým vstříkáváním benzínu a v případě nové automatické převodovky také vypínáním válců. Auto s ní zvládne stovku za čtyři sekundy. S radostí můžeme konstatovat, že o nějaké ekologické alternativě TDI nikdo nikdy vážně neuvažoval.

Nová automatická převodovka představuje jednu z velkých inovací: s pádly pod volantem a osmi stupni (8L45/8L90 u Camara SS) je nekompromisně moderní. Vedle ní je tu pro všechny motorizace šestistupňový manuál. Kvůli pohodlnějšímu ručnímu řazení došlo ke změnám na středové



Na seznamu příplatkové výbavy je displej s konfigurovatelným zobrazením údajů z navigace, měření výkonu a infozábavního systému



Středová konzola hostí elektronickou ruční brzdou, klasická páka už chybí

vé konzole a zbytečně rozměrná páka ruční brzdy musela ustoupit tlačítkům elektronické parkovací brzdy. Ani sebevýkonnější auto se nerozjede bez kvalitního obutí. Camaro sází na značku Goodyear. Ve standardu 18palcové ráfky ukrývají 320mm kotouče se čtyřpístkovými brzdíči vpředu, resp. 315mm rotory a k nim jednopístky vzadu. Za příplatek a u edice SS rovnou v sérii jsou v nabídce asymetrické runflaty Eagle F1 doplněné značkovými čtyřpístkovými brzdami Brembo na všech kolech (Ø 340 mm/338 mm). Chevrolet Camaro stojí, lépe řečeno jezdí, na moderní platformě GM Alpha. Pokročilá geometrie přední nápravy s pětiprvkovým uspořádáním se



Spojler na víku kufru dostanete u modelu SS v sériové výbavě



Hlavně pohodlně. Klimatizace se dá ovládat přímo pomocí olemování výdechů

vzpěrami McPherson a dvěma rejdovými čepy by měla přispět k lepší ovladatelnosti a citlivější zpětné vazbě od elektrického servořízení. Na zádi pracuje přepracované pěti-prvkové zavěšení zajišťující optimální vedení kol a přenos výkonu při nešetřném sešlápnutí plynu. Když se k tomu přidají ultrarychlé aktivní magnetické tlumiče vypůjčené z Corvette Stingray, vypadá to jako celkem solidní základ pro budoucí Z/28, co vy na to?

Máme už i první čísla. Díky nižší hmotnosti, silnějším motorům a lepší torzní tuhosti dosahuje Camaro SS šesté generace bez problémů lepších okruhových časů než předchůdce s 1LE-Track Package. Doba je dnes taková, že šestiválec i V8 mají mechanický zesilovač zvuku, který přivádí akustiku od sání dovnitř kabiny. Oba zmiňované



V interiéru panuje celkem energický duch, který se projevuje především na obložení dveří a ostře tvarované přístrojové desce



Těžká volba: budoucí zákazníci Camara si musí vybrat mezi silným V8, rozumným V6 a oturbeným čtyřválcem

motory pak ale taky doplňuje dvojitý výfuk s kruhovými koncovkami a elektronicky řízenými klapkami, které zařídí přemostění tlumiče při potřebě maximálního zrychlení a akustického orgasmu. Klidnější řidič může kdykoli přepnout do režimu Stealth a užívat si kvalitu zvukového systému od Bose nebo si třeba hrát s množstvím dalších kombinací nastavení v palubním systému. Nové Camaro se bude vyrábět nejen jako kupé, ale samozřejmě i jako convertible, a jeho cena bude začínat na 26,695 USD (v přepočtu cca 650 tisíc korun).

*Text: Arild Eichbaum, Ivo Pajorek
Foto: General Motors*



Nový systém skládání střechy umožňuje její stažení i za jízdy

