

8. 11. 2004

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Mazda RX-8: absolutní euforie (velký test)

Těžko tomu uvěřit, ale na českém trhu se prodává automobil, který splňuje všechny charakteristiky adrenalinového sportáku, ale přitom uveze čtyři pasažéry. Pod kapotou ukrývá rotační motor s objemem 1.3 l a výkonem 170 kW.

V autosalonu se otevřou dveře a vstoupí muž středního věku, říkejme mu Lukáš. Přistoupí k prodejci, který zrovna přešlupuje karoserii jednoho z vystavených bouráku a odkašle si. To aby prodejce zaznamenal jeho příchod. Pan prodejce neochotně zvedne zrak a vyhrkne: „No prosím“. Zájemce se nenechá odradit, ostatně heslo zákazník náš pán v některých showroomech ještě neslyšeli, a vyloží karty na stůl. „Chtěl bych nějaký sporták.“

Než stihne otrávený prodejce zareagovat, Lukáš pokračuje. „Ale ne sporták ledajaký. Chtěl bych výjimečné auto, které vypadá jinak, než současné sportáky, chtěl bych auto, se kterým si můžu užívat vzrušující jízdu, ale zároveň chci sporták, který uveze čtyři dospělé lidi. Jo a taky bych rád, kdyby povinné ručení stálo stejně jako u manželčina prcka. Vyšší spotřeby se nebojím. A abych nezapomněl, mám jen 1 250 000 Kč“, zakončí seznam požadavků.

Překvapený prodejce začne křičet. „Vy jste se snad zbláznil. Kde mám takové fáro sehnat. Vždyť nic takového neexistuje. Sporták pro čtyři lidi a ještě k tomu s nějakou třináctistovkou. No to jsem ještě neslyšel. Chlape, vy potřebujete psychiatra. Sporták za 1 200 000. No to mě podrž.“ Zklamaný Lukáš se otočí a odkráčí nešťastný z prodejny... Nyní si představte celou situaci znovu. Stejný pan Lukáš, stejná představa sportáku pro čtyři, jen jiný prodejce a hlavně jiná doba. Současnost, rok 2004.

Prodejce místo křiku vykouzlí úsměv na tváři a prohlásí. „Ale zajisté, podívejme se, co tu pro vás máme. Hned v první řadě, Mazda RX-8. Netradiční tvary karoserie, elegantní i extravagantní design, komfortní a sportovní zároveň, čtyři místa uvnitř, dokonce i čtveřice dveří. Klimatizace, výkonný audiosystém, sportovní podvozek a konečně, rotační motor s objemem neuvěřitelných 1.3 l. Sice trochu papká, ale jede, to vám řeknu, jako namydlený blesk,“ skončí prodejce.

Lukáš ani nedoufal, že jeho požadavky může nějaký vůz splňovat, vysází prodejci na stůl celou hotovost a zámíří domů v něčem, co si říká sporták a přesto si zachovává některé vlastnosti rodinného vozu.



V netradičním celku nechybí řada známých prvků

Fikce nebo skutečnost?

Hezká pohádka, co myslíte? Asi bych to za pohádku skutečně považoval, kdybych nehypnotizoval už týdný zvýrazněný text v kalendáři: test Mazdy RX-8. Už dlouho jsem se netěšil na testovací vůz tak, jako na RX-8. Abych byl upřímný, vlastně jsem se na testovací automobil ještě nikdy takto netěšil. A nebyl jsem sám. Stačila jediná zmínka v okruhu mých známých a najednou zaplavily můj mobilní telefon zprávy typu: Ty budeš mít RX-8? To se musíš stavit.

Někteří projevovali i závist: To snad není pravda, ty si budeš vozit zadek RX-8 a já musím jezdit v té svojí staré šunce... A někteří dokonce vyhrožovali: Jestli se nestavíš s Mazdou RX-8, tak tě sejmu.

Podobných zpráv jsem přečetl v průběhu týdne, který zbýval do testu mnoho a ještě mnohem víc, když jsem konečně RX-8 testoval. Od vysněné jízdy mě v tuto chvíli dělilo sedm dní, které ještě nikdy neubíhaly pomaleji.



Agresivitu přední části vytvářejí především úzké světlomety a vystrčené blatníky

Konečně přišlo pondělí a s ním stávávání ve 4 hodiny ráno a cesta napříč republikou po rozbité a ucpané D1 do Prahy. Natěšený jsem naštěstí nebyl pouze já (to bych si připadal jako dítě), ale také Petr, takže jsme oba svorně nadávali na množství uzavírek a kilometrové kolony, jež oddělovaly život redaktorů před a po RX-8. Heuréka. Po týdnech odříkání stojíme před Auto Palace Spořilov a prohlížíme si vystavené RX-8.

„Vypadá fakt dobře,“ říká Petr a v duchu si představuje, jak svírá klíče, startuje motor a likviduje nově položený asfaltový koberec. Nejsem na tom o moc lépe, ale raději emoce skrývám, protože v tuto chvíli musím zachovat kamennou tvář. Když vyřídíme potřebné formality a stvrdíme svým podpisem, že auto nerozbijeme a pokud náhodou ano, nevyvážneme z toho bez újmy, můžeme konečně nasednout a vyrazit.



Zavazadlový prostor s objemem 290 litrů „spolkne“ menší předměty

No limits

První desítky metrů si RX-8 pouze proklepáváme a zjišťujeme, že články kolegů nelhaly. Tah odspodu rovná se nula, na lehké sešlápnutí plynu jednotka nereaguje a vypadá, jakoby se dusila. Zkoušíme přišlápnout pedál více k podlaze a vida, ono to jede. A jak. Ručička otáčkoměru letí strmě vzhůru a RX-8 zrychluje. Během několika sekund překračujeme hodnoty, o kterých může klasický motor jenom snít a atakujeme hranici 8 000 otáček za minutu.

To už rychlost výrazně překročila povolený limit, a proto raději zvolňujeme. Cesta do Brna proběhne v režii Petra, na mě zůstala milá povinnost dopravit RX-8 do Zlína a v jeho okolí auto důkladně proklepnout. Většinou skeptický Petr (tedy pokud zrovna netestuje BMW) začíná přicházet rodinnému sportáku na chuť, čas od času podrádí a razantně přišlápně na plyn. Krajina najednou změní ráz a místo stromů vidím tmavé šmouhy.



Dvojitá koncovka výfuku nesmí sportáku chybět. Výfuk navíc vydává krásný zvuk

Následuje uklidnění a pohodová jízda 130 km rychlostí. Ani se nenadějeme a vjíždíme do Brna. Konečně se dostanu za volant. Tedy doufám, protože Petrovi se začala RX-8 nebezpečně zamlouvat. S trhajícími koutky mi nakonec předává klíče, takže mohu pokračovat domů, do Zlína. Na dálnici za Brnem znovu zkouším chování RX-8 ve vysokých rychlostech a přesvědčuji se, že počmáraný kalendář a bezesné noci měly smysl.

To pravé vzrušení přichází na zakroucené cestě v Buchlovských horách. Krásný nový asfalt a široká vozovka dráždí smysly a přestože dlouho váhám, zda jsem Mazdu RX-8 poznal dostatečně, abych mohl zkusit přilnavost v zatáčkách, nemohu odolat. Je příjemně teplo, cesty jsou suché, na krajinu ještě nepadla noc. Plynový pedál se znovu blíží podlaze, ručička otáčkoměru právě minula číslovku 7 000 a v rychlosti 80 km/h projíždím první zákrutu.



Přední světlomety jsou samozřejmě xenonové (ve verzi Revolution)

Nic. Mazda opsala prudký oblouk s klidem stoika a vypadala přitom, jakoby projížděla branky na dopravním hřišti. V další sérii zatáček se snažím přitvrdit, ale RX-8 se mi vysmívá. Jelikož se začíná stmívat, končím souboj s fyzikálními zákony a v poklidném tempu dorazím domů. Ještě dlouho nemůžu spát. **Testovací týden právě začíná.**

Pondělí

Po necelých šesti hodinách spánku mě tahá z postele dotěrný budík. Následuje ranní očista, malá snídaně a... práce. Dříve než se vrhám do víru pracovních povinností, kontroluji povytažením žaluzií, zda RX-8 stojí na svém místě. Nejraději bych strávil celý den za volantem, ale takový luxus si dovolit nemůžu. Na projížďku vyrazím odpoledne. Nejdříve zdolávám několik rovných úseků a táhlou rovinku, potom zamířím na klikaté cesty v okolí Trojáku.



Veliká 18palcová kola pomáhají udržet 1350 kg těžký automobil na cestě

Novotou vonící asphalt se Mazdě zamlouvá a společně znovu objevujeme hranice přilnavosti. Do zatáček nejdříve najíždím pomalu, poté rychleji a nakonec proletím prudkou pravotočivou zatáčkou v rychlosti 100 km/h. To už cítím, že se karoserie začíná trochu kroutit, ale samotné provedení připomíná jízdu po kolejkách. V souboji nervů zatím stále prohrávám. Už brzy však přijde doba, kdy budu mít volant, brzdy i páku v ruce a dokážu RX-8, že nemám strach.

Dnes se mazda příliš nezapotila. K najetým 320 km z prvního dne jsem přidal s bídou další stovku, navíc jsem auto šetřil na krásných opravených cestách. Zítra přijde těžká zkouška. Poprvé totiž zamířím do města, to znamená křižovatky, kostkovou dlažbu a úseky poseté výmoly všech druhů a velikostí. Uvidíme, co RX-8 předvede tam.

Tento den jsem změřil také základní převody a rychlosti:

- 40: 2 - 3250; 3 - 2500
- 60: 3 - 3750; 4 - 2600
- 80: 2 - 6750; 3 - 4900; 4 - 3500; 5 - 3000
- 100: 3 - 6000; 4 - 4300; 5 - 3750; 6 - 3000
- 120: 4 - 5200; 5 - 4500; 6 - 3750
- 140: 5 - 5250; 6 - 4400



Červená barva v interiéru umocňuje sportovní nádech

Úterý

Ani hustá mlha a nízké teploty mi nemohou pokazit úterní ráno. Dohnal jsem spánkový deficit a mířím s rudou RX-8 do městského provozu. Na křižovatkách se tvoří kolony, takže čekám i několik minut, než spatřím „svoji“ zelenou. Wankel na volnoběh chvíli tiše vrní, ale potom začne neposedně vibrovat a protřepávat faldy posádce. Drobné vibrování mě začíná znervózňovat, proto přidávám plyn a chvíli držím otáčky na hodnotě 1 500-2 000.

Motor se uklidní a já s ním. Stačí několik rozjezdů na křižovatce, abych mohl vytvořit první pravidlo a provozu Mazdy RX-8 ve městě. Při rozjezdech nesmíte plynový pedál příliš šetřit, protože rotační motor vyžaduje jiný přístup. Zvykám si těžce, ale zvyknout si musím. Zpočátku si motor při rozjezdu trochu zakřičí, ale brzy získávám do nohy potřebný cit a postrčím otáčky přesně tam, kde mají být. Tedy nad 2000.



Chromované pedály jsou v rovněž nutnou součástí sportovního vozu

Jak se soustředím na chování motoru, zcela zapomínám na okolní svět. Teprve soustředěný pohled řidiče fabie mě vrací na zem a připomíná mi, že neřídím tuctový vůz. Chvilí se zaměřím na reakce kolemjdoucích, ale za okamžik znovu vnímám pouze motor a nově také naladění podvozku. Je tvrdý jako kámen, ale běžné nerovnosti utlumí překvapivě dobře. Projíždím několik menších děr a nestačím žasnout. Končetiny zůstávají na svém místě.

Cesta přechází v kostkovou dlažbu. Tlumení nerovností mizí v nenávratnu a následuje vytřepávání duše zaživa. To co ve mně zbylo, definitivně odstraní větší příčná nerovnost, například železniční přejezd. Tohle se vážně RX-8 nelíbí, proto přidávám plyn a mířím na přívětivější povrch. Cestou domů si neopomenu stříhnout pár zatáček a dokázat, že ideální rozložení hmotnosti v poměru 50:50 a zadní náhon kol je zaručený recept na zábavné auto. Počítadlo kilometrů si dnes připsalo další stovku.



Palubní deska vytvarovaná z kvalitních plastů vypadá zajímavě

Středa

Docela nezajímavý den začal návštěvou čerpací stanice. Paní za pultem mě přivítala s otevřenou náručí a úsměvem na rtech. Není divu. V posledních třech dnech jsem tady podruhé a nechávám v kase slušný balík. RX-8 se nerozpakuje a nasává benzín plnými doušky. Představuji si Petra, jak předkládá stohy účtů k proplacení a nechávám se znovu pohltnout městským provozem. Zbytek dne probíhá v běžném tempu.

Jediné vzrušení nastává na parkovišti, kde musím rozehnat hlouček teenagerů obklopujících automobil, abych mohl nastoupit. Rozzářené oči kluků mi naposledy připomenou, že toto auto nesplyne nikdy s davem. Cestou domů poprvé zjistím, jak chutná mírně utržená záď v zatáčke a korekce směru pomocí volantu a plynu. Nakonec uléhám s hlasitě tlukoucím srdcem. Dnes jsem ujel pouhých 60 kilometrů.



Volant obšitý kůží se příjemně drží. Na volantu sídlí i tlačítka ovládání audiosystému

Čtvrtek

Velmi nezáživný den od začátku do konce. Za RX-8 se otáčí tisíce hlav, někteří řidiči přestávají vnímat provoz a věnují veškerou pozornost nablýskané karoserii rodinného sportáku. Na parkovišti se u vozu zastavují nejen mladí hoši, ale v hojném počtu i pánové středního věku. Autíčko se očividně zamlouvá studentkám. Opovržlivé pohledy naopak sbírám od seniorů a majitelů vozů značky Škoda (většinou modelů starších 15 let). Ujeté kilometry ani nestojí za řeč.

Pátek

Konec týdne přináší řadu zajímavých situací. Poprvé musím naložit do RX-8 čtyři pasažéry, poprvé potřebuji využít kapacitu zavazadlového prostoru a poprvé mířím na otevřenou plochu, abych zažil sérii přetáčivých smyků. Přestože zážitek z parkoviště narozdíl od ostatních zkušeností zůstane nesmazatelně zapsán v paměti, začnu přepravou pasažérů. Náhodou jsem potkal sestru přítelkyně i s přítelem, kteří měli náhodou namířeno stejným směrem.

Testovat dvoulístný sporták, mohu popřát dvojici pouze šťastnou cestu autobusem. Takto stačilo

otevřít zadní „skoro dveře“ a nechat nastoupit drobnější Petru i urostlého Vaška. Kdyby mi někdo před testem tvrdil, že 185 cm vysoký, dobře stavěný chlap prohlásí, že má vzadu víc místa než ve felicii, myslel bych si, že se zbláznil. Václav trval na svém: „Mám tu místa víc než dost.“ No upřímně, pokud se řidiči i spolujezdec trochu uskromní, místo vzadu nechybí. Ale pouze v oblasti kolen.



Na středové konzole se rychle zorientujete

Nad hlavou totiž místo nepřebývá, vysokému řidiči naopak výrazně schází... Přichází vyvrcholení celého dne. Přijíždím na rozlehlé parkoviště zahalené černo černou tmou, pouze uprostřed ční jako ostrůvek naděje sloup veřejného osvětlení. Obrovská asfaltová plocha se nachází mimo civilizaci, takže nebudu nikoho rušit. Vypínám stabilizační systém, prošlápnu spojku, řadím jedničku a přidávám plyn. Kola se divoce protočí a RX-8 vyrazí vpřed.

Plynový pedál prošlápnu téměř na podlahu a prudce otočím volantem. Zadní část se náhle odpoutá od země a uskočí do strany. Jeden smyk následuje druhý, takže za chvíli vybírám zatáčky pouze smykem, přičemž vyžívám i ruční brzdu. Začíná se mi točit hlava, raději končím. Byl to zážitek. Cestou domů koketuji s myšlenkou, zda nezkusit stejný způsob průjezdu zatáčkou na běžné silnici, ale nakonec nápad zavrhuji. I když cesty zejí prázdnotou, nebudu riskovat.



U sedadla je možné nastavit výšku, nastavitelná je i bederní opěrka

Sobota

V sobotu ráno si rovnám myšlenky. Blíží se totiž konec testu a s ním závěrečné resumé. S hrůzou zjišťuji, že jsem důkladně neprozkoumal interiér. Z obyčejného uživatele se znovu stávám redaktorem a sleduji každý záhyb. Na palubní desce rozpoznávám prvky známé z jiných modelů mazdy, například budíky přístrojové desky, středovou konzolu a další. Plasty hodnotím vysokou známkou, auto s 38 tisíci najetými kilometry uvnitř ani nehleslo.

Zrak pomalu sklouzává ze středové konzoly na středový tunel, jenž předěluje RX-8 na dvě poloviny. Pod plastovými materiály se ukrývá nosník zvyšující tuhost karoserie. Naštěstí výrobce přítomnost nosníku chytře k vytvoření řady odkládacích prostor. Na rodinné potřeby Mazda skutečně nezapomněla. Vracím se očima zpět na začátek středového tunelu a chvíli sleduji kratičkou řadicí páku s hranatou hlavicí.

Při řazení neklade odpor, rychlosti zapadají hladce.



Na středové konzole naleznete celou řadu odkládacích prostor

Jen se na volnoběh trochu třepe. O slovo se hlásí sportovní volant obšitý kůží s optimálně širokým věncem a tvrdší charakteristikou posilovače, do popředí vystupují také sportovní sedačky s nekompromisním tvarem a schopností podržet tělo v nejnáročnějších situacích při zachování komfortu sezení (přítomnost nastavitelné bederní opěrky budiž toho nejlepším důkazem).

Všudypřítomná červená kůže, chromované pedály a velmi výkonný audiosystém Bose jsou v tomto případě pouze třešničkou na dortu. Test se chýlí ke konci. Ještě jednou vyrazím do kopcovitého terénu, abych si vychutnal jisté vedení stopy a zároveň vyzkoušel mírné uskakování zádě na větších nerovnostech. Tato noc nebude sladká. Ujel jsem asi 90 kilometrů.



Dveře se otevírají proti sobě. Není to jen zajímavé, ale i praktické

Neděle

Zatažená obloha symbolizuje to, co bude zítra následovat. Smutné loučení. Černé myšlenky se pokouším potlačit nějakou činností a vyrážím s RX-8 do terénu, abych pořídil fotografie. Během fotografování vysvětlím několika kolemjdoucím princip wankelového motoru a nechám usednout jednoho vášnivého fanouška mazdy do interiéru a pokochat se sportovními prvky a zvukem motoru. Na čerpací stanici ještě potkávám šedou RX-8, jejíž majitel projevuje nesmírnou radost, že jeho vůz našel v nevelkém městě bratříčka. Bohužel, já budu muset RX-8 už za pár hodin vrátit. Večer pročítám zajímavé materiály a nakonec usínám s papírem na hrudi, na němž je napsáno:

Mazda RX-8 Revolution

Motor: rotační dvou komorový Wankel, atmosféricky plněný. Objem motoru: 2 x 654 cm³, výkon: 170 kW/8200 ot./min., točivý moment: 211 Nm/5500 ot./min.

Převodovka: 6stupňová manuální

Palivo: minimální požadavek – Natural 95

Servisní interval: 20000 km/1 rok

Spotřeba: 15,8/8,9/11,4 (můj průměr činil cca 15 litrů)

Objem palivové nádrže: 61 litrů

Pneumatiky: Pirelli P Zero Nero 225/45 R18

Základní cena: 1 099 000 Kč

Cena testovaného vozu 1 202 190 Kč (Kožené čalounění: 60 000 Kč, koberce: 2290 Kč, střešní okno: 40 000 Kč)



Pondělí

Týden uplynul jako voda. Znovu vstávám brzo ráno a znovu mířím do Prahy. Tentokrát se netěším. Po třech hodinách jízdy a dvou hodinách strávených v kolonách odevzdávám klíče od vozu. Vysněný týden končí, nastává probuzení. Když se mě ale někdo zeptá, jestli existuje výborný sporták za 1 200 000 Kč, který myslí i na rodinu, poskytnu mu jednoznačnou odpověď: Mazda RX-8.

Plusy:

- dynamický design
- plnohodnotná místa vzadu, dobrý přístup
- točivý motor, skvělý zvuk
- nízké povinné ručení
- cena, výbava

Minusy:

- vysoká spotřeba
- málo místa nad hlavou

Základní parametry		
Karoserie/počet dveří	kupé/4	
Délka (mm)	4430	
Šířka (mm)	1770	

Výška (mm)	1340	
Rozvor (mm)	2700	
Hmotnost (kg)	1345	1350
Kola/pneumatiky	225/45 R18, litá	
Zavazadlový prostor (l)	290	
Palivová nádrž (l)	61	
Motor		
Objem ccm	654 x 2	654 x 2
Druh motoru	zážehový rotační	zážehový rotační
Válců/ventilů	-	-
Výkon (kW)/otáčky	141/7000	170/8200
Točivý moment (Nm)/otáčky	220/5000	211/5500
Typ převodovky/počet stupňů	manuální/5	manuální/6
Poháněná kola	zadní	zadní
Brzdy vzadu	kotoučové	kotoučové
Max. rychlost (km/h)	223	235
Zrychlení 0-100 km/h (s)	7,2	6,4
Palivo	natural	natural
Spotřeba (l/100 km)	15,1/8,3/10,8	15,8/8,9/11,4
Cena (Kč)	969 900	1 099 900

Autor: Libor Zezulka

Zdroj: Autorevue