



Víko kufru je celé integrováno do karoserie, kontroverzní „poklop“ je minulostí.

nost řidiče varováním promítaným na čelní sklo. Kromě toho nabízí sedmička i kamerový systém, který umí číst dopravní značky omezující rychlost a informovat o nich řidiče, případně rychlost vozu automaticky přizpůsobit situaci. Světovou premiéru má rovněž aktivní řízení přední nápravy v kombinaci s řízenou zadní nápravou, které svou charakteristiku mění v závislosti na rychlosti. Elektronicky řízené tlumiče lze nastavit ve třech úrovních tvrdosti, za příplatek je také počítačem ovládaný příčný stabilizátor, který omezuje náklony karoserie v zatáčkách.

### Vodík zatím ve hvězdách

Přesto, že je novinka o něco málo větší, její hmotnost se snížila o půl metráku. Může za

to masivní nasazení hliníku, který nyní našel mnohem větší uplatnění na karoserii i podvozku. Kompletně nové jsou motory. Osmiválec 4,4 s dvojitým přeplňováním a výkonem 406 koní je určen pro model 750i, dvě turba má i šestiválec s výkonem 326 koní v typu 740i. Jediný turbodiesel pod kapotou nové sedmičky bude třilitr s výkonem 245 koní, který má pozoruhodně nízkou průměrnou spotřebu – jen 7,2 litru nafty na sto kilometrů.

Do budoucna počítá automobilka i s objemnějším motorem. „Dovedu si představit dvanáctiválec, po kterém je poptávka zejména v Číně, Rusku, USA a na Blízkém východě,“ říká v rozhovoru pro německý týdeník Auto Motor und Sport vedoucí vývoje limu-

zín Erhard Frank. Automobilka však zvažuje, zda znovu nabídne také vodíkovou verzi. „Protože v dohledné době není možné vyrábět větší série, nepadlo v této věci dosud žádné rozhodnutí,“ odpovídá na tuto otázku Erhard Frank.

BMW podle něj zatím neuvažuje ani o čistě elektrickém autě. „Abychom získali množství energie, které obsahuje osmdesátilitrová nádrž s naftou, museli bychom vyrobit baterii vážící osm tun.“ Naproti tomu automobilka intenzivně připravuje hybridní verzi sedmičky.

Šéf vývoje bavorské značky Klaus Draeger je přesvědčen, že právě nastupující generace bude nejuspěšnější sedmou řadou všech dob. Spokojený je však i s odbytem právě dosluhující sedmičky: „Přes počáteční kritiku, zájem o ni postupně narůstal. Rekordní byl rok 2003 s 57 000 prodanými kusy.“ Ještě loni se pro sedmou řadu rozhodlo 44 000 zákazníků, celkem jich bylo přes 330 000.

Nastupující generace se na domácím německém trhu objeví ještě letos, do většiny zemí však dorazí až začátkem příštího roku. Pokud se udrží současný kurz koruny vůči euru, bude její nákup pro české motoristy mimořádně příjemný. Nejlevnější model s naftovým šestiválcem vyjde jen na 1,6 milionu korun, špičkový typ 750i s osmiválcovým benzinovým motorem bude za cenu 2 160 000 korun. Když dosluhující generace sedmičky před lety začínala, prodávala se zhruba o 350 000 korun draž.

JAKUB STEHLÍK

Foto: BMW

## ■ BMW 3: Víc než jen facelift

Tak brzy to čekal asi jen málokdo. Současná generace BMW 3, nejprodávanejší modelová řada značky, se dočkala rozsáhlé modernizace už tři a půl roku od zahájení prodeje. A nejde přitom jen o obligátní retuše nárazníku a světel: nové je například uchycení předních kol (a tím i širší rozchod), zdokonalený systém pohonu všech kol xDrive, které je nyní k dispozici hned pro pět motorů a dvouspojková robotizovaná převodovka se sedmi stupni, nová výsada verzí kupé a kabrio.

BMW také klade důraz na snižování spotřeby svých modelů. Napříště je proto standardem u všech motorizací „balíček úsporných opatření“ nazývaný Efficient Dynamics. V závislosti na konkrétním modelu zahrnuje vypínání motoru při stání na křižovatkách, indikátor řazení nebo aktivní ovládání příslušenství motoru včetně aerodynamických klapek před chladičem. Všechny vozy jsou pak sériově vybaveny systémem regenerace kinetické energie. Jeho tajemství je ve funkci alternátoru, jenž vyrábí elektrinu pouze tehdy, pokud vůz zpomaluje nebo brzdí (tedy výhradně z kinetické energie). Naopak při akceleraci je alternátor zcela odpojen, čímž pasivně zvyšuje výkon motoru, a tím i dynamiku vozu.

Nový řadový šestiválcový turbodiesel, který má o 14 koní vyšší výkon a k tomu o sedm pro-

cent nižší spotřebu než jeho předchůdce, splňuje standardně budoucí exhalční normu Euro 5. Za příplatek však může plnit i podmínky normy Euro 6, která bude zavedena kolem roku 2014. To vše díky speciálnímu močovinovému roztoku, jenž je z nádrčky umístěné v motorovém prostoru v malém množství uvolňován do katalyzátoru (stejný princip používá dnes Mercedes i Audi).

Úsporné jsou také všechny benzinové motory, tři šestiválce s objemem 3,0 litru a dva čtyřválce 2,0, které spojuje přímé vstřikování paliva nové generace. To pracuje na principu „naftového“ systému common-rail, jenž se vyznačuje mimořádně vysokým pracovním tlakem 20 MPa. Průměrná spotřeba šestiválců je podle jejich výkonu (218 až 336 k) od 7,1 do 9,1 litru benzínu. Čtyřválce (143 a 170 k) spotřebují průměrně 5,9 a 6,1 litru paliva.

Nové BMW 3 se představí začátkem září na pařížském autosalonu, ihned poté má být uváděno na evropský trh. Ceny zatím nebyly stanoveny.



Díky širšímu rozchodu kol získalo BMW sportovnější výraz. Nová je prakticky celá přední část vozu, od zvětšených „ledvinek“, světel, až po kapotu s podélnými prolisy, směřujícími přímo ke znaku BMW v její přední části.



Zadní světla, jež u odcházející trojky vzbudila asi největší polemiku, jsou nově protažena až do víka kufru a vybavena LED diodami.