

Sprinteri na startu

PŘEDSTAVUJEME MERCEDES C A BMW 3 V NEJRYCHLEJŠÍCH VERZÍCH

Nová generace třídy C od Mercedesu chystá tradiční špičkovou verzi AMG. A konkurence v podobě sedanu BMW M3 jí bude hned od začátku dělat zdatného soupeře.



FOTO: AUTOMOBILKY

Oproti běžným verzím přibyla Mercedesu AMG na kapotě dvě žebra, jiný je i nárazník s plastovou mřížkou pro přívod vzduchu.

Hliníková kapota BMW M3 má typickou „bouli“ označovanou jako Powerdome. Na předních blatnících jsou patrné otvory pro odvětrání motoru. Typická pro M3 jsou také zrcátka s dvojitými rameny.

Oba vozy patří spíše k menším zástupcům střední automobilové třídy. Přesto se pod jejich kapotu vměstnal osmiválcový motor s výkonem, který by za jiných okolností bohatě stačil pro tři běžná auta. BMW se svým modelem M3 připravilo pro fanoušky rychlé jízdy 420 koní, Mercedes a jeho C 63 AMG dokonce 457 koní. Když se k tomu přidá točivý moment sahající u Mercedesu až k hranici 600 Nm, je vlastně dobře, že ani jedno z aut není tak docela běžné. V opačném případě by jistě mělo problémy přenést na silnici tolik síly jen prostřednictvím zadní nápravy.

Jako formule 1

Sportovní verze německých sedanů se od svých konvenčních příbuzných na první pohled výrazně neliší, přesto s nimi nemají mnoho společného. Identické rysy trojkového bavoráka s jeho sourozencem s písmenem M by se daly spočítat na prstech jedné ruky: boční dveře, střešní, víko zavazadlového prostoru, okna a zadní světlá. Blok motoru nového osmiválce se vyrábí ve slévárně BMW Landshut, která se jinak věnuje lití bloků závodních motorů pro formuli 1. Místní specialita: vrstva křemíku ve válcích, která nahrazuje obvyklejší litinové vložky. Projevuje se to na hmotnosti celé-

ho motoru. Ten nový váží 202 kg, o patnáct méně než šestiválec předchozí generace M3.

Mercedes svůj osmiválec už dva roky úspěšně využívá v prestižních závodech cestovních vozů DTM a lze jej spatřit i pod kapotou dalších verzí stuttgartské automobilky. Za jeho výrobu odpovídá vždy jeden konkrétní mechanik v dílnách AMG, který pak za svou práci ručí podpisem na bloku motoru. Agregát je oproti konkurenčnímu motoru BMW o více než dva litry objemnější, proto není divu, že je také o 37 koní silnější. Díky tomu pak činí výkonová hmotnost Mercedesu úžasných 3,6 kg/k, zatímco u slabšího osmiválce BMW připadá na jednu koňskou sílu 3,8 kg zátěže.

Manuál proti automatu

Zatímco BMW zůstává u verze M věrně šestistupňové manuální převodovce, Mercedes vyráží do boje o zákazníka se sedmistupňovým automatem Speedshift Plus 7G-Tronic. Nezvykle dlouhý název převodovky je dán rozšířenými schopnostmi. Do jejího repertoáru přibyla nově funkce meziplynu, který se dostane ke slovu vždy, když automat řadí z vyššího stupně na nižší. Meziplýn má u sportovních vozů svoji nedocenitelnou funkci – zejména při podrážení před zatáčkou, kdy pomáhá vozidlo stabilizovat. Speedshift Plus samozřejmě nabízí také tři charakteristiky řazení: sportovní, komfortní a manuální.



Na majitele rychlého BMW čeká čtveřice výfuků a nepřehlédnutelný difusor pod zadním nárazníkem.