



Osmiválec BMW váží 202 kg, o patnáct méně než šestiválec předchozí generace M3.



Pod kapotou mercedesu je osmiválec s neuvěřitelným objemem 6,2 litru.

Patrně nejdůležitější součástí obou vozů je elektronicky řízený podvozek, který je pomáhá udržet na silnici. Řidič mercedesu si může vyladění systému ESP vůbec poprvé jednoduše přepínat tlačítkem na středové konzole. K dispozici má kromě základního nastavení ještě režim Sport, při kterém jsou zásahy elektroniky o něco zdrženlivější. A pak je tu možnost ESP zcela vypnout –

takovou věc však automobilka doporučuje jen na uzavřené dráze. Udržet silný vůz na uzdě vyžaduje zkušenosti závodního jezdce, bez kterých i střídme přidání plynu může skončit přetáčivým smykem. Pokud jde



o ESP, je bavorská značka s Mercedesem ve vzácné shodě. Až na to, že systému říká DSC, také ona nabízí nastavení jeho citlivosti ve dvou stupních.

Sedan, kombi, kupé

O bezpečnost cestujících se stará plná výbava airbagů, Mercedes do vozu montuje i svůj systém PreSafe, který díky informacím od podvozku s předstihem rozpozná blížící se nehodu. V obou autech lze nalézt kožená sportovní sedadla a interiér ve speciálních barevných kombinacích. Zvláštní důraz kladou obě značky na výkonné audiosoustavy. S šestnácti reproduktory, devítikanálovým zesilovačem a výkonem 825 W však BMW hned tak někdo nepřekoná.

Zbývá jen otázka, pro jakou karosářskou podobu se rozhodnout. Trojkovou verzi M už BMW nabízí coby kupé za 1 950 000 korun, nová verze sedan přijde do prodeje na jaře. „Cena je zatím neznámá, předpokládám však, že bude nižší než u kupé,“ říká mluvčí BMW v Česku Jeroným Pražský. V průběhu roku 2008 by se měla objevit ještě verze cabrio a možná také kombi.

Mercedesy C 63 AMG by podle mluvčího automobilky Jana Kuhna měly k prvním zákazníkům dorazit v únoru. Objednávky se přijímají už nyní, i když výrobce zatím nezveřejnil, kolik bude vůz v Česku stát. Nejrychlejší „céčko“ vyjede současně coby sedan i kombi. Budou-li české ceny kopírovat ty německé, pak při kurzu 27 korun za euro vyjde sedan na 1 815 000 a kombík na 1 886 000 korun. ■

JAKUB STEHLÍK

Xenony zachraňují životy

Kdyby byla všechna auta vybavena xenonovými výbojkami namísto běžnými halogenovými žárovkami, klesl by počet nočních nehod na silnicích o 50, na dálnicích o 30 procent. Tvrdí to nová studie německé zkušebny automobilů TÜV Rheinland. V celkových číslech by to znamenalo šestiprocentní pokles nehodovosti a o 18 procent méně mrtvých.

Studie TÜV se rozhodla prozkoumat dřívější poznatky Spolkového ústavu silničního stavitelství, podle kterého mezi roky 1991 až 2001 poklesl počet nočních nehod se zraněním pasažérů výrazněji, než tomu bylo ve dne. Cílem zkušebny TÜV bylo zjistit, zda má nižší počet nehod nějakou souvislost

se zaváděním novinek v oblasti osvětlení automobilu, zvláště pak se zavedením xenonových výbojek. „Porovnávali jsme četnost nehod u limuzín vybavených xenony a halogenovými žárovkami,“ říká



FOTO: HELLA

Hendrik Schäbe z TÜV Rheinland. „Můžeme potvrdit, že xenonové výbojky mají průkazný vliv na četnost nehod. A to nezávisle na dalších technických novinkách, jako je protiblokovací systém brzd nebo elektronická regulace podvozku.“ Studie pak podle očekávání tvrdí, že na nehodovost ve městech nemají xenony prakticky žádný vliv, neboť je zde dostatek světla z pouličního osvětlení.

Pro české majitele xenonů to znamená, že denní svícení drahými výbojkami nepřináší z hlediska bezpečnosti – na rozdíl od noční jízdy – žádnou výhodu. Přitom výměna xenonu poté, co přestane svítit, vyjde až na deset tisíc korun, zatímco cena halogenové žárovky je maximálně několik stokrát. (ste)