

Benzín opět v kurzu

Osobní automobily se vznětovými motory se kromě Evropy nikde netěšily velkému zájmu trhu. S výjimkou dodávek a případně velkých terénních a SUV vozů se nafta nikde příliš neprosadila a je paradoxem, že to byly americké úřady, které odhalily manipulace koncernu VW se softwarem řídicích jednotek při laboratorním měření emisí.

Elegantní interiér BMW neztratil pro značku typickou orientaci na řidiče



Řadový šestiválec BMW s dvoukomorovým turbodmychadlem je radost poslouchat

S ročním odstupem má právě tato kauza na starém kontinentě dopady na pokles prodeje. Samozřejmě to není jen o dieselgate, u malých vozů dále straší nové majitele hrozba sankcí za nefunkční filtr pevných částic a také deklarace jednotlivých městských samospráv o budoucím omezování vjezdu naftáků do center velkoměst. Malé auto často slouží jako „městská nákupní taška“, a tak bez možnosti jízdy po městě by takový vůz ztratil smysl. Principiálně se vracíme do druhé poloviny sedmdesátých let minulého

století, kdy světová ropná krize vešla vyrábět úsporná auta. V současnosti není tento motiv diktovaný až tak ekonomicky, ale spíše ekologicky. Nižší spotřeba znamená nižší emise, a jelikož nejen Evropa, ale celý svět bedlivě sleduje světové výrobce aut kvůli emisím CO₂, tak u velkých aut dnes zřídka najdete v tabulce technických údajů dvoucifernou hodnotu u kombinované spotřeby. Zážehové motory pak mají velkou výhodu, že neprodukují saze a pevné částice typu jako vznětové agregáty. Trendem současnosti je tedy nabídnout špičkový přeplňovaný zážehový agregát s co nejnižší spotřebou a přitom solidním krouticím momentem. Zkrátka to, proč si motoristé oblíbili dieselová auta. Vyzkoušeli jsme tedy čtyři letošní novinky, které také sázejí na benzín.

BMW 540i xDrive

Mnozí motorističtí novináři hodnotí novou limuzínu z Mnichova jako nejlepší sedan vyšší střední třídy na trhu. Pravdou je, že design je velmi povedený, účelný a přitom luxusní,



Téměř všechny funkce Hondy se ovládají dotykem

Futuristický vzhled zadní části a půlkruhové zadní lampy vzbuzují pozornost

tím nejlepším jsou ale jízdní vlastnosti a technologie. Již dávno u bavorské značky neplatí, že číselné označení modelu odpovídá zdvihovému objemu válců, číslice spíše napovídá výkonové parametry vozu. U „pětsetčtyřicítky“ pod kapotou tepe tradiční třilitrový šestiválec, přeplňovaný dvoukomorovým turbodmychadlem. Jeho reakce na plyn, síla, kultivovanost a v neposlední řadě zvuk jsou úchvatné. Spotřebu jsme udrželi na jednociferné hodnotě, přitom síly má tato motorizace na rozdávání. Nadšení jsme byli i z osmistupňového automatu, který řadí bez jakéhokoliv škrubání, umožňuje sice řazení manuálně pádly pod volantem, ale samočinné řazení je logické a pohodlné, takže řidič po manuální volbě asi často nesáhne. Celkově je nová „pětka“ konstruovaná jako pohodlná limuzína a díky téměř pětmetrové délce si říkáme, na co by kdo vlastně potřeboval větší „sedmičku“? Veškeré technologie totiž najdeme i zde, za všechny jmenujme dokonalý kamerový systém, nastavení jízdních režimů i podvozku či tempomat a navigaci v základu. Třešničkou

na dortu je možnost ovládat funkce vozu gesty či klíček s displejem, díky němuž lze vůz na dálku zaparkovat. U nás je to příjemná budoucnost automobilismu v praxi.

Honda Civic sedan

Už jsme si zvykli, že Honda vždy dokáže překvapit kombinací futuristického vzhledu a skvělé kvality zpracování. Nejinak je tomu u nové, již desáté generace nejvýznamnějšího modelu japonské značky. Za téměř půlstoletí se vůz s tímto názvem prodalo přes 18 milionů, a i když je typičtější variantou hatchback, my jsme vyzkoušeli elegantnější sedan. Po pravdě, na rozdíl od technicky dokonalého a designově čistého interiéru se nám vnější vzhled jeví jako poněkud přelácaný, ale to je otázka vkusu – na druhou stranu vzbuzoval vůz zájem všude, kam jsme přijeli. Pod kapotou v nové generaci už nenajdeme kdysi pověstně točivé atmosférické agregáty, i Honda nyní sází na nižší objem a přeplňování. V hatchbacku je k dispozici dvojice motorů 1,0 VTEC turbo a 1,5 VTEC