

BMW M4 Competition Coupé

Manželka a milenka v jednom

Šestá generace ostrého BMW střední třídy významně rozšířila portfolio svých charakterů. Nová M4 umí být praktická, úsporná, zkrátka skvělá pro každodenní život jako žena po letech manželství. Stačí ale zmáčknout správný čudlík a vmžiku je z ní žhavá milenka, co vám dokonale odkrví mozek a nechá se sebou dělat nehorázné věci.



Když se představilo kupé BMW řady 4 s obřímí ledvinami na přídě, svět fanoušků mnichovské značky se rozdělil na dva nesmiřitelné tábory. Další šok přišel záhy, když se maska připomínající spíš vyceněné bobří zuby objevila na obou verzích očekávaného ostrého modelu M – sedanu M3 a kupé M4. Co jedni obdivují, druzí zatracují, jistě ale je, že nová tvář nenechá nikoho bez názoru a vyvolává vášnivé diskuze. A to se přece počítá.

Nám se při uvedení novinky na trh dostalo do rukou kupé v maximální náloži, tedy ve verzi Competition. V minulé generaci se takto jmenoval kořenící paket, s jehož pomocí jste standardnímu „emku“ dali ještě o něco větší grády. Přidal pár koní, tužší podvozek a řadu efektních prvků. Nová strategie učinila z competition samostatnou verzi. Zatímco základní modely mají třílitrový řadový šestiválec se dvěma turby vyladěný na 480 koní a 550 Nm, řadí se v nich manuálně a poháněná jsou





Lehká, karbonem vyztužená střecha pomáhá snížit těžiště. Trombony na zádi nehrají tak lahodně jako těleso Alfy Romeo, ani tak dramaticky jako Mercedesy-AMG, jejich poslech je přesto návykový.



Pod rudé spínače M1 a M2 na nádherném volantu si můžete uložit libovolnou konfiguraci auta a tu pak snadno a rychle aktivovat.

Za karbon-keramické brzdy účtuje BMW čtvrt milionu, jejich stisk a výdrž ale částce odpovídají. Dokonce můžete přepínat mezi komfortním a sportovním chodem pedálu.

Skořepinové sedačky za víc než sto tisíc ušetří skoro deset kilo a vypadají úchvatně, ocení je ale jen extrémisté. Jejich objetí je velmi intenzivní a vystupování přes tvrdé bočnice riziková činnost.



Vše podstatně obklopuje volič automatu. Přimo na něm se ve třech stupních reguluje rychlost řazení, tlačítka kolem pak vypínáte stabilizační systém, aktivujete hutný zvuk výfuku a stiskem Setup se dostanete do menu nastavení všeho od motoru přes podvozek po brzdy.



výhradně zadní kola, competition produkuje ze stejné stroje 510 koní a 650 Nm, pořídíte jej výhradně s automatem a kromě zadokolky si od léta budete moci pořídit poprvé i pohon všech kol s možností úplné deaktivace předku pro případné ukojení driftovacích choutek. Kromě toho obsahuje specifikace competition jinak příplatkový paket M Drive Professional s okružními funkcemi pro měření časů na kolo, analyzář driftů nebo

desetistupňovou kontrolu trakce, abyste si mohli auto nastavit přesně podle vlastního vkusu.

Z nepřeborného množství přepínatelných položek jde člověku v první chvíli hlava kolem. Jako by vám někdo dal stavebnici, abyste si poskládali auto podle momentální nálady. Ve třech diametrálně odlišných módech mohou pracovat motor a tlumiče, komfortní a sportovní režim pak nabízí nejen řízení, ale unikát-

ně i brzdy. Buď jde pedál hezky měkce a čelisti se do kotoučů zakusují jemněji, nebo máte pod nohou závodní soustavu s patřičně tuhým ovládním.

Přísný stabilizační systém DSC lze utlumit volbou M Dynamic Mode, kdy zasahuje později a dovolí lehce rozevlátou jízdu v bezpečných mezích, nebo jej na vlastní nebezpečí zcela vypnout. K tomu si připočtete možnost plně automatického řazení nebo sekvence s pádly pod volantem, v obou případech pak s volbou ze tří režimů – ležérního komfortního, rychlejšího sportovního a závodního s tvrdými kopanci do zad. Dvě oblíbené kombinace si můžete uložit do paměti a pak je snadno vyvolat stiskem rudých spínačů na nádherném volantu z kůže a karbonu.

My jsme si pod symbol M1 uložili maximálně komfortní konfiguraci a pod M2 to nejostřejší, co novinka nabízí. Rázem je z testu jednoho kupé test dvou zcela odlišných aut.

To první je nečekaně pohodlné a přátelské luxusní kupé. Pod pravým kotníkem máme obrovskou zásobu síly, která se



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

BMW M4 Competition Coupé

Přepíňovaný benzinový šestiválec 3,0 l

Výkon **375 kW (510 koní)**

Točivý moment **650 Nm**

Pohon **zadních kol**

Automatická osmistupňová převodovka

Zrychlení 0–100 km/h **3,9 s**

Maximální rychlost **250 km/h**

Základní cena **2 380 300 Kč**



ovšem důkladně maskuje kultivovanost a hospodárnost. BMW přešlo od neurvalého dvouspojkového automatu ke konvenčnímu řešení s měničem točivého momentu a výsledkem je velmi jemné řazení, které oceníte zejména při městských manévrech. Podvozek verze Competition je sice přísný a prozradí každou nerovnost, nicméně v poddajném módu pracují tlumiče skvěle, nekopou a ani jízda po hodně rozbité silnici není nepříjemná. Na palubě si vezeme veškerou myslitelnou výbavu patřící k dobrému vychování prémiového vozu střední třídy, k tomu mohutné hudební těleso Harman/Kardon a velký kufr dokonce s tunelem pro převoz třeba lyží. Mimochodem doteď nám není jasné, jak může auto s takovým motorem a ne zrovna muší váhou 1725 kg umět jezdit za sedm litrů na sto – to byl náš průměr, když jsme potlačili veškeré emoce, sply-

nuli s davem a prostě se jen tak přesouvali.

Jen sedadla nám permanentně připomínala, že řídíme v podstatě závodní auto postavené na značce. Naše auto se totiž pyšní

Inzerce



OBKLADY • DLAŽBY KAMENNÁ UMYVADLA

přímý dovoz z Itálie a Španělska

SHOWROOM

PLZEŇ, BRNO, OLOMOUC, OSTRAVA

velkoobchod/maloobchod



tel: **+420 604 576 145**

info@ceramicaitalia.cz

www.ceramicaitalia.cz



Stejnou techniku jako kupé M4 používá i sedan M3. Dorazit má ještě kabriolet a poprvé v historii také kombi.

Historie BMW M3/M4

1986–1991: generace E30

(143/162 kW, 230/245 Nm, 1200 kg)



1992–1999: generace E36

(210/236 kW, 320/350 Nm, 1460/1440 kg)



2000–2006: generace E46

(252 kW, 365 Nm, 1495 kg)



2007–2013: generace E90/E92/E93

(309 kW, 400 Nm, 1580 kg)



2014–2020: generace F80, F85, F83

(317 kW, 550 Nm, 1520 kg)



příplatkovým M Race Track Paketem za 420 030 Kč, který je určen zarytým milovníkům nejostřejšího svezení a okruhového vyžití.

Za sumu rovnající se běžnému malému autu získáte navíc nejvyšší, karbon-keramický level brzd, o palec větší kola (vpředu 19 palců, vzadu 20), omezovač maximální rychlosti posunutý z 250 km/h na 290 km/h a také ona extrémně těsná skořepinová sedadla. Vypadají úchvatně, šetří skoro deset kilo hmotnosti a k tělu přilnou těsněji než funkční prádlo, ale soukat se do nich přes vysoké tvrdé bočnice a pak se nemot ani o milimetr pohnout bude ochotný jen opravdu zapálený nadšenec. Samozřejmě si můžete jednotlivé položky balíčku objednat samostatně a zůstat u standardních sedaček, které alespoň podle fotek vypadají o dost přátelštěji.

Zatím se vzájemně jen tak otukáváme, ale není na co čekat. Právý palec už se natahuje po rudém tlačítku M2, které spustí soukromou jadernou válku. Motor vyštěkl a přešel na vyšší otáčky, automat se přestal mazlit a začal kopat. Plyn je najednou ostrý jako břitva, na brzdy je potřeba mnohem víc zatlačit a výfuk jako by právě prošel pubertou, když jeho hlas zmužněl a nabral na síle. Podvozek teď nadskočí snad i po přejetí mravence, třetí stupeň tvrdosti je dobré schovat až na závodní okruh, takže ubíráme na střední mód tlumení, který je pro české okresky sportovní až dost.

Do čtyř tisíc otáček, než se pořádně rozfoukají turba, se třilitr tváří ještě docela mile, dál už ale nezná slitování. Jakmile se všech 510 koní a 650 Nm začne bez dohledu elektroniky valit na zadní kola, přestává legrace a začíná vysoká škola řídičské zábavy. Ať jedete 50, 100, nebo 150 km/h, záď se po nešetřném přidání plynu smýká ze strany na stranu a každá kapka vody na silnici představuje v případě nepřipravenosti riziko hodin. Tohle auto driftuje na první pomyslení a svou náruživost vyvažuje dokonalou hratelností. Ve smyku si s ním můžete dělat, co chcete, tedy pokud na to máte kuráž a dost rychlé ruce. Teď se skořepinové sesle hodí – dokonale cítíme sebemenší zachvění auta, které je mimochodem tuhé, jako kdyby ho Mnichovští vykovali z jednoho kusu železa. Žádná rovinka není dost dlouhá, rychlost pohybu jsme dávno přestali řešit, protože za ty cifry na displeji bychom museli na měsíc ke zpovědi. To auto je ďábelsky rychlé, ale navzdory nemalým rozměrům a váze i ďábelsky vášnivě. Fenomenální brzdy zastavují doslova na fleku a do vracáků se člověk může pouštět skutečně okruhovým stylem – tedy zašlápnout je hezky natvrdo až na poslední chvíli. Auto pak zatočí, jako by se nechumelilo, a řidiči pokračují oči v přímce, jak když se ve večerníčku honili po bytě Tom a Jerry.

Rychlostí, a hlavně přesností ovládání se nová M4 posunula do jiné dimenze, jakkoli nám to u výborné minulé generace nepřišlo možné. Hlavně je teď mnohem tolerantnější k nekvalitním silnicím a schopností změnit se stiskem jednoho tlačítka do pohodlného cestáku potěší každého, kdo chce mezi návštěvami okruhu zajet třeba na skok do práce.

Standardní M4 Coupé s manuálem koupíte za 2 273 700 Kč, silnější a ostřejší competition stojí 2 380 300 Kč. Upřímně, na poměry ikonického BMW to jsou celkem atraktivní sumy. Navíc nesmíte zapomenout, že si pořizujete manželku i milenku za jeden rozpočet, takže ve výsledku ještě ušetříte. 