

Radost z jízdy zůstává

POZORUHODNÉ PREMIÉRY ŽENEVSKÉHO AUTOSALONU

Největší jarní evropská výstava automobilů ukazuje, jak chtějí výrobci řešit přísné limity pro výfukové plyny. Zároveň se však nevzdávají vývoje aut, která mají řidiče potěšit výkonem a jízdními vlastnostmi. Všechny novinky jsou v Ženevě k vidění až do konce týdne.



Kupé Volkswagen Scirocco respektuje ducha stejnojmenné legendy, která se v Ženevě představila před 34 lety. Svou úzkou maskou se odlišuje od většiny současných modelů značky. Na evropský trh dorazí koncem léta, v Německu bude stát 21 750 eur (asi 550 000 korun).

Podle prognóz z poloviny minulého století by světu právě v tomto čase měla docházet ropa. Ale soudě podle novinek letošního ženevského autosalonu tomu nic nenasvědčuje. Na ropě je závislá naprostá většina vystavených exponátů, a výrobci aut dokonce odložili stranou až dosud tak módní vodík.

Místo něj řeší aktuální problém, kterým jsou chystané limity pro vypouštění kyslíčnicku uhlíkatého. V průměru by všechny modely konkrétního výrobce měly už v blízké budoucnosti vypouštět 130 gramů NO₂ na ujetý kilometr. Pro automobilky produkující malé vozy to už nyní není problém. Ovšem výrobci silných nebo terénních aut musejí hledat cesty ke snížení spotřeby paliva.

Šetření po kapkách

Například Volkswagen téměř všechny své modely nabízí také v úsporné verzi BlueMotion. Stejným směrem se vydala i Škoda – s tím rozdílem, že její úsporné vozy se jmenují GreenLine. Ekologické mercedesy nesou označení BlueEfficiency a do Ženevy dorazil historicky první vůz této řady – Mercedes třídy C.

Recept na nižší spotřebu je přitom u všech značek velmi podobný: o pár milimetrů nižší podvozek, delší převody, doplňky karoserie snižující odpor vzduchu, užší pneumatiky a turbodieselový motor. Úspora paliva se počítá v desetínách litru. Třeba vystavený Mercedes C 200 CDI BlueEfficiency spotřebuje v průměru 5,1 l nafty na sto kilometrů. O šest desetin litru méně než jeho „neúsporný“ sourozenec.



FOTO: AUTOMOBILKY

Cesta k nižší spotřebě (a tím i emisím) vede také přes motory s malým objemem, které svůj výkon dohánějí přeplňováním. Skutečným průkopníkem je v tomto ohledu mladoboleslavská Škoda, která do nového superbu nasadila jako základní agregát čtrnáctistovku s turbem.

Do módy přichází i kdysi neúspěšný start-stop systém, který automaticky zhasne motor po zastavení auta a nastartuje jej při opětovném sešlápnutí spojkového pedálu. Za příplatek tuto vymoženost nabízejí například vozy Mini a vybrané modely BMW. Do Ženevy ji přivezl i Mercedes v prototypu diesellového hybridního modelu GLK.

Mercedes mluví o nové generaci, ve skutečnosti prošel roadster SL jen důkladnou omlazovací kúrou. Čtyřkou masku nahradily dva světlomety ve stylu čtyřdvérového kupé CLS.