



Nezbytnou výbavou úsporných modelů je displej s údajem o spotřebě.

Ve srovnání s běžnými gumami jsou o poznání užší, mají jemnější vzorek a jsou vyrobeny z tvrdší směsi. Z hlediska jízdních vlastností vozu jde o krok zpět. Umějí ale ušetřit pár decí paliva a jsou méně hlučné.

Ve snaze o úspory neváhají výrobci navštívit svůj technický archiv a oprášit systémy, které se v minulosti neujaly. V reakci na ropnou krizi v 70. letech minulého století přišel Volkswagen se zařízením, které vypínalo motor při stání na křižovatkách, u zákazníků se ale s velkým pochopením nesetkalo. Takzvaný Start-Stop systém v modernější podobě však už znovu nějaký měsíc používá BMW a Mini, nyní s ním přichází Mercedes a jeho menší sourozenec Smart. Pokud řidič zařadí neutrála a kola auta se přestanou točit, motor okamžitě zhasíná. Po zařazení jedničky a sešlápnutí plynového pedálu se opět sám nastartuje. V praxi se ale Start-Stop systém osvědčil jen při čekání na zelenou. Pokud se s ním řidič dostane do kolony, která tu a tam na chvíli zastaví, je spíše na obtíž. Naštěstí se dá automatický vypínač motoru sám lehce vypnout a kdo nechce, nemusí si jej do auta vůbec pořizovat. Zatím je nabízen jen u menších modelů a navíc pouze za příplatek.

Cestou nejmenšího odporu

Když nedávno šéf Mercedesu Dieter Zetsche prohlásil, že všechny nově vyvíjené modely jeho značky budou nabízeny také s hybridním systémem, nikoho to příliš nepřekvapilo. Evropské automobilky s postupným zaváděním pomocných elektromotorů počítají už před koncem tohoto desetiletí. Ještě předtím však přicházejí na řadu úsporné modely odvozené od běžných aut. Například Mercedes jim říká BlueEfficiency, Volkswagen BlueMotion a Škodovka si vybrala označení GreenLine. Recept na snížení spotřeby o 12 až 15 % je u všech výrobců podobný: nižší podvozek, úsporné pneumatiky, spoiler a delší převodování. Mercedes k tomu přidává ještě drobnou redukci váhy, když přední kapotu namísí oceli nechal vyrobit z lehkého karbonu.

„Zelená“ auta se tedy stávají neodbytnou realitou. Jak rychle se s jejich úspornou filozofií motoristé ztotožní, bude záležet hlavně na vývoji cen pohonných hmot. Jedno je ale téměř jisté. Velký automobilový flám spěje ke svému konci, teď přichází čas vystřízlivění. ■

JAKUB STEHLÍK

Test: Jak jezdí fabia greenline

Úprava řídicí jednotky motoru, delší převodové stupně a speciální pneumatiky s atypicky úzkým rozměrem 165/70 R14. Takový je základ receptu na nejmenší "zelenou" škodovku, ke kterému automobilka přidala ještě aerodynamické úpravy, snižující odpor vzduchu karosérie z $c_x = 0,32$ na $0,30$; podvozek snížený o 15 milimetrů (zakrytý tak, aby zde proudění vzduchu nevytvářelo žádné víry) a speciální tvar předního spoileru. Takto vyzbrojená škodovka by podle výrobce měla dosahovat takřka zázračně nízké průměrné spotřeby – 4,1 litru na sto kilometrů. Appetit běžné fabie je přitom oficiálně o celých sedm desetin litru vyšší. Faktem je, že se během testu na výrobce udávanou hodnotu fabia greenline ani jednou nedostala. Skutečností ale také je, že většina jízdy skončila se spotřebou pod pět litrů nafty. Vůbec nejmenší hodnoty pak dosáhla během trasy dlouhé 150 kilometrů, která vedla volnou krajinou a mimo velká města – 4,5 litru. Krátké pojezdky si greenline naopak cení na necelých šest litrů nafty.

A co za to? Řidič se musí především vzdát představy, že v dieselových autech nemusí často řadit. Ve fabii greenline to neplatí, zejména po městě je problém si vybrat, na jaký převodový stupeň vlastně jet. Pokud je to dvojka, auto jedoucí padesátkou vytáčí motor do nesmyslně vysokých otáček. Pokud ale řidič přeřadí na trojku, následuje propad otáček do oblasti, kde ještě nespíná turbo a motor je evidentně podtočený. Právě dlouhé a na sebe navazující převody jsou největší daní za nízkou spotřebu fabie greenline. Doprovodným jevem je hlučnější projev tříválce, který o sobě dává nejvíce vědět v pásmu kolem dvou tisíc otáček. Tedy v oblasti, kde se motor díky dlouhým převodům točí nejčastěji.

Kdo předpokládá, že největším problémem úsporných aut jsou jejich úzké pneumatiky, bude příjemně překvapen. I když připomínají sériové dunlopky, gumy z dob dávno minulých, jejich vlastnosti nejsou zdaleka tak špatné. Největší rozdíl se projeví pochopitelně v zatáčkách, kde širší guma dokáže vozu zajistit lepší stabilitu. Pozor si musí dát řidiči i na mokré silnici, kdy přichází mnohem častěji ke slovu pro-



Klíčem k nízké spotřebě jsou také úsporné pneumatiky Dunlop SP 10. Svými jízdními vlastnostmi však řidiče nenadchnou.

tiblokovací systém brzd ABS. Zkrátka dunlopky kloužou víc než běžné pneumatiky. Na druhou stranu, nikdo si nemůže stěžovat na hluk od podvozku.

I když prodej úsporné fabie má odstarovat každým dnem, české ceny automobilky do poslední chvíle tají. Pokud však bude český ceník kopírovat ten německý (kde je fabia greenline navíc standardně vybavena stabilizačním systémem podvozku ESP), pak se bude prodávat za necelých 450 tisíc korun. Cenové navýšení oproti standardní dieselové fabii ve srovnatelné výbavě Ambiente (ve verzi s filtrem pevných částic) lze předpokládat do částky 30 tisíc korun. Při současných cenách nafty se tak greenline jeho majiteli začne vyplácet až po ujetí zhruba 100 tisíc kilometrů. Do budoucna to však může být mnohem dříve.



Prostor pod motorem je na rozdíl od běžné fabie zakrytý.

Fabia Greenline v „krátké“ verzi. V nabídce bude i jako kombík, vždy však s motorem 1,4 TDI (80 k), s pětistupňovou převodovkou a filtrem pevných částic.

