

Auta na alternativní pohon

ZEMNÍ PLYN JE V ČESKU JEN PRO NADŠENCE

Provoz auta na stlačený zemní plyn se začne vyplácet až po letech.
Nevýhodou je krátký dojezd a řídká síť čerpacích stanic.



V Česku jsou veřejné čerpací stanice na zemní plyn vzácností. Například v Praze má nepřetržitý provoz jen jedna.

Ventil pro čerpání plynu se nachází v sousedství hrdla pro plnění benzínu. Naplnit plnou nádrž trvá několik minut.



Zkratka CNG (Compressed Natural Gas) je v domácích podmínkách téměř neznámým pojmem. Politici stlačenému zemnímu plynu sice fandí, automobilky podporují, ale motoristé moc nevyužívají. Důvod?

V Česku se už před lety zabydlel jiný plyn: propan butan (ve zkratce LPG nebo-li Liquefied Petroleum Gas). Ten se už začátkem 90. let prodával ve dvorech zemědělských družstev,

aby si později našel cestu i k renomovaným benzínkám. A pamětníci si jistě vzpomenou, že na propan-butan se jezdilo na černo už v socialistickém Československu. S propanbutanovou lahví v kufru auta, umně propojenou s karburátorem gumovou hadičkou. Občas nějaké auto shořelo, ale kupodivu ne zas tak často.

Zatímco čerpací stanice s LPG lze dnes potkat téměř všude, stojan na zemní plyn je většinou výsadou jen okresních měst. Rozdíl mezi infrastrukturou u nás a například v sousedním Německu je propastný. Zatímco v Česku je problém CNG vůbec sehnat, Německo se pyšní sítí 800 stanic. Do dvou let jich má být dokonce tisíc.

Spotřeba měřená v kilogramech

Samotné automobilky zemnímu plynu věnují mnohem větší pozornost, než je tomu v případě LPG. Zatímco majitelé propanbutanových aut většinou prošli individuální přestavbou, modely na zemní plyn automobilky často vyrábějí ve své režii. Majitel plynového auta tak nepřijde o záruku na nový vůz, jak tomu často kvůli plynové přestavbě bývá. Příplatek na plynový pohon je však ve srovnání s benzino-

vou verzí nejméně 80 000 korun. I přesto se provoz na plyn může někomu vyplatit.

Stát osvobodil CNG pro automobilovou dopravu od spotřební daně, aktuální ceny plynu se pohybují zhruba na úrovni 22 korun za kilogram. Pro představu: Opel Combo, který si během testu řekl v průměru o 7,5 litru benzínu, se po přepnutí na plynový pohon spokojil s pěti kilogramy CNG na každých sto kilometrů. Podobného rozdílu dosáhl i další zkoušený vůz – Fiat Panda. Ten si obvykle vystačil se 4,5 kilogramu plynu na sto kilometrů, zatímco na benzin jezdil za šest litrů.

Spotřeba auta jezdícího na CNG tak odpovídá modelu s naftovým motorem, palivo je však zhruba o třetinu levnější.

Každou chvíli u benzinky

Ačkoliv na pohled nemá Fiat Panda s Oplem Combo mnoho společného, spousta vlastností je pro vozy na zemní plyn typických. Společný znak: žádné rezervní kolo. To se do auta zkrátka nevejde, protože za zadní nápravou má své



Řidič si může tlačítkem zvolit, na jaké palivo pojede. Startování probíhá vždy na benzin, po vyjetí plynové nádrže zařízení automaticky přepne na alternativní pohon.