

Exkluzivní průzkum: Jaký je český řidič



NEJPRODÁVANĚJŠÍ MOTORISTICKÝ ČASOPIS

Co řídí?
Čeho se bojí?
Co ho rozčiluje?
Koho nenávidí?
Kým pohrdá?
Zná předpisy?
Kolik toho najezdí?

39/2012 24 Kč 1,26 €

Lék na drahý benzín: LPG

POZOR! Ne každý motor lze předělat na plyn!



Subaru Legacy

Škoda Octavia

Dacia Duster

3 plynová auta přímo z výroby

Srovnávací test



Na vlastní kůži

S leteckou hlídkou nad pražskou dopravou



Renault Mégane III



Jak řídi

9 770039 701001

39



Nechtějte úsporu zadarmo

Časy, kdy šlo na plyn přestavět všechno, jsou dávno pryč. Dnešní motory mají jen minimální rezervy, namísto je opatrnost.

Ceny LPG modelů přímo od automobilek

Dacia Duster 1.6 16V/75 kW 4x2	299 900 Kč
Dacia Sandero 1.2 16V/53 kW	209 900 Kč
Dacia Logan MCV 1.6/60 kW	229 900 Kč
Opel Corsa 1.2 16V/63 kW	255 900 Kč
Opel Meriva 1.4 Turbo/88 kW	334 900 Kč
Opel Astra 1.4 Turbo/103 kW	410 900 Kč
Opel Astra ST 1.7 Turbo/103 kW	443 900 Kč
Opel Zafira Tourer 1.4 T/103 kW	548 900 Kč
Opel Insignia 1.4 Turbo/103 kW	631 900 Kč
Seat Ibiza SC 1.6/59 kW	284 900 Kč
Seat Altea XL 1.6/72 kW	407 900 Kč
Škoda Octavia 1.6 MPI/72 kW	364 900 Kč
Škoda Octavia Combi 1.6 MPI/72 kW	394 900 Kč
VW Caddy Kombi 1.6/75 kW	493 351 Kč



Před dvaceti lety kolovalo lidové rěčení, že nafta patří do kamene, plyn do sporáku a benzín do auta. Přesto už tehdy měly přestavby benzinových aut na LPG spoustu příznivců. Není divu. Při poměru cen obou paliv dosahovala úspora kolem 40 %. Samotná přestavba tehdy vyšla daleko levněji než dnes. A vyplatila se tím spíš, že auta běžně sloužila jednomu majiteli patnáct let a jejich ceny klesaly velmi pomalu.

Ani jedno z toho už neplatí. Plyn sice díky daňovému absurdistánu nakupujeme až o 60 % levněji než benzín, ale složité emisní řízení moderních motorů si žádá neporovnatelně dražší techniku dávkování plynu. Vozy

přitom bolestivě rychle ztrácejí na ceně a po šesti letech běžně bývají ve stavu, kdy už se je nevyplatí opravovat. A co je vůbec nejhorší: zážehové motory jsou pomocí pokročilých matematických modelů odlehčené tak precizně, že nezvládnou spalovat nic než benzín.

Přesto se náhle s přestavbami na LPG roztrhl pytel. Co si o tom máme myslit?

Jde o zisk, jako vždy

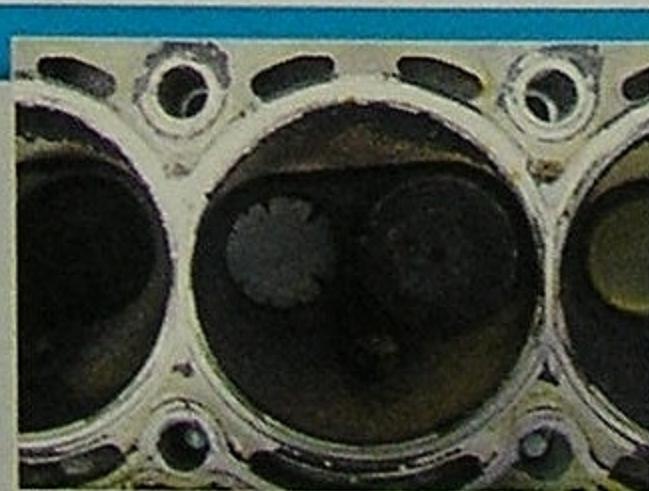
Není třeba propadat iluzi, že by průmyslový komplex náhle popadla soucitná starost o naše cestovní výdaje. Skutečným motivem je hrozivý propad prodejů nových aut. Ten postihl celou Evropu a podle všeho ještě nějakou



Ventilům motoru vadí tvrdé rázy při zavírání se špatně vymezenou vůlí. Vysoká teplota může sedlo i takto upálit. Servis, který nemá s LPG dost zkušenosí, může při diagnostice potíží tápat

Nový je leckdy nejhorší

Nejčerstvějším trendem ochrany ventilů motoru je přívstríkování paliva. I poté, co motor po zahřátí přejde na spalování plynu, řídící jednotka v daných intervalech dodává malé množství benzínu. Jak moc a často, záleží na otáčkách a zatížení. Tuhle fintu používá jak Dacia Duster LPG s tvrzenými ventily, tak nové přestavby od Hyundai a Mitsubishi, které ponechávají motor ve standardním stavu. Bude to k ochraně ventilů stačit? „To se musíte nejdříve ukázat,“ podotýká manažer specializovaného servisu TC101 Tomáš Hanzl. „Je to podobné jako se separátnimi aditivy Flashlube. Některým motorům ani primazávání nepomohlo, ventily nevydržely



vysokou teplotu,“ upozorňuje. Varovnou zkušenosť dodává i k záběhu agregátů. U některých je třeba najet několik desítek tisíc kilometrů, aby se povrchy ventilů ohladily a utemovaly. Teprve poté provoz na plyn vydrží.

S čím to sem jedete?

Ani emisní kontrola není u LPG standardní záležitostí. Měření smí dělat jen stanice se speciální vzduchotechnikou a čidly zaměřené na vzdahu. Zároveň musí mít schválení od výrobce či dovozce LPG systému, který je v autě instalován. U méně rozšířených značek či vstříkovacích zařízení můžete na emise cestovat sto kilometrů daleko. „To u nás nehraci,“ uklidňuje technický ředitel českého zastoupení Mitsubishi Robin Babicky. „Měření emisí zajišťujeme ve vlastní síti. Naši dealeři budou LPG sami montovat, takže vzduchotechniku musejí mít tak jako tak uzpůsobenou,“ uzavírá. U všech značek to ale tak jednoduché být nemusí. Na měření emisí se určitě zeptejte ještě před koupi vozidla.



doba potrvá. Výrobci hledají každou skulku a nabídka plynových přestaveb je jedna z nich.

Automobilky na tom vydělávají mnoho několikrát. Vývoj a homologace plynové přestavby je v porovnání se zbytkem vozu velmi levnou záležitostí, kterou navíc zajišťuje specializovaná firma. A to včetně sériové montáže. Ne, plynová auta většinou nevyjíždějí s plynovým pohonem z domovské továrny. Po celých kamionech se vozí ke specializovaným úpravcům. Většinou do Nizozemska, Belgie a Itálie, kde je o přestavbě tradičně vysoký zájem.

„Když už se do vozidla montuje další nádrž, elektroinstalace nebo vstřikovače, není žádnou zvláštností demonstrovat hlavu a vyměnit třeba sací ventily za tvrdší,“ vysvětluje nestor českého LPG klubu Tomáš Hanzl, který několik takových závodů osobně navštívil.

Logickou výhodou této dělby práce je také pružnější reakce na poptávku. Svoje vlastní výrobní procesy automobilka nemění, pouze odešle hotové vozy na jiné místo. Zato zákazník si pro automobil přichází do stejného obchodu jako jindy a v servisu ho odevzdá téměř mechanikovi.

Každý motor o dvou kůrkách

Vozidlo je tedy přestavěné a spokojený majitel odjíždí vstříc úsporám. Jestli se ale jeho očekávání splní, záleží na odolnosti motoru. Plyn hoří při vyšší teplotě, což některým součástkám vadí. Zejména sacím ventilům, přes něž u nepřímého vstřikování proudí se vzduchem i benzin. Tím je ventil nejen chlazen, ale také přimazáván. Vrstva palivového filmu pak tlumí náraz při zavření ventilu.

„Od roku 1997 se začaly objevovat ventily z méně odolných materiálů, které bez chlazení a mazání benzinem nevydržely,“ upozorňuje Tomáš Hanzl, který kromě práce pro LPG klub provozuje specializovaný servis. „Průkopníky tohoto trendu byly japonské automobilky, v podstatě všechny kromě Mitsubishi. A brzy se přidal Ford,“ dodává. U dalších značek se situace často značně lišila podle typu agregátu. „Radu potíží se podařilo odstranit s pomocí mazacích aditiv typu Flashlube, které se do sání dávkují ze samostatné nádobky. Některým motorům ale ani to nepomohlo, ventily nevydržely vysokou teplotu,“ uzavírá Hanzl. Jedním z příkladů jsou novější agregáty Hondy a Toyoty, které přitom na benzin ujedou tři sta tisíc kilometrů jako nic. Úplným tabu je plyn pro agregáty, u nichž nelze sefizovat ventilovou vúli – například řada MZR od Mazdy, kterou donedávna používal také Ford.

Kdo s koho

Chcete-li za těchto podmínek nabízet plynové přestavby se zárukou,

musíte mít pro strach uděláno. Jak jsou na tom vozidla testovaná na dalších stranách?

Z gruntu to vzal Renault. A věděl, co dělá, protože jeho nejrozšířenější motor 1.6 16V s plynem často bojuje a leckdy prohrává. Pro Duster LPG dostal nejen kvalitnější ventily, ale celou hlavu a dokonce i pisty. Chlazení a mazání ventilů navíc pomáhá nejnovější hit všech podobných úprav – takzvané přivstřikování paliva.

Tvrzené ventily má také Subaru Legacy. Dovozce je svého času pro jistotu objednával na všechny motory pro naš trh, jelikož do příchodu dieselů v roce 2008 byly přestavby velmi populární, a i poté část zákazníků dávala plynu přednost. Souhra ležatého motoru s LPG se dlouhodobě ukázala jako velmi spolehlivá. Bude proto zajímavé sledovat, zda se technologii podaří nasadit i na novou generaci pohonných jednotek, které do Legacy přicházejí v tomto roce.

Také Škoda dopřála zasloužilé šestnáctistovce odolnější ventily. To je známka chvályhodné důkladnosti – už standardní verze totiž přestavby bez potíží snášela. Výhodou jsou také držáky LPG systému navařené do karoserie ještě před lakováním.

Jak se to seřizuje?

Pár otazníků se vznáší rovněž nad servisem. Značkové dílny většinou nemají s LPG žádné zkušenosti. S jakou vervou se do nové problematiky pustí, záleží jen na nich. Zatímco pro Subaru bylo svého času LPG otázkou cti a zařazení zajišťovalo servisům vynikající podporu, u Škody jde o okrajovou záležitost, kvůli níž se nikdo nepřetrhne. Stejné je to s měřením emisí, které běžné stanice STK nezajišťují.

Plynový pohon zůstává specialitou, jež stále klade nadstandardní nároky na provoz, servis i povinné prohlídky a měření emisí. Přesunutí nabídky do nabýštěných showroomů automobilek na tom nic nemění. Novým zájemcům o LPG všechno doporučujeme zajímat se o dlouhodobé zkušenosti ostatních motoristů – jak na internetových fórech, tak ve specializovaných servisech.

Výhody a nevýhody

-  Nízká cena paliva
 - Tichý chod a čistší emise
 - Auto i s přestavbou bývá levnější než diesel
 - Dostupná síť čerpacích stanic

 -  Nádrž a konstrukční zásahy do vozidla
 - Nesmíte do podzemních garáží
 - Vyseká tepelná zátěž motoru
 - Nutnost kvalifikovaného servisu
 - Povinné roční prohlídky
 - Specifické měření emisí



Na plvn do Chorvatska

Jak je to s plynem na dlouhých cestách? To jsme otestovali na příkladu Seatu Ibiza při cestě do Šibeniku. Poprvé jsme tisícikilometrovou trasu projeli s dlouhodobě testovaným motorem 1.2 TSI/77 kW – průměrná spotřeba se na dlouhé dálniční cestě, z níž jsme většinu ujeli za klidného nočního provozu, ustálila na 6,3 litru paliva.

Pro druhou cestu jsme zvolili ibizu s motorem 1.4 16V přestavěným na LPG. Stejně jako v prvním případě jsme naplnili kufr a vůz obsadili čtyřčlennou posádkou. Už na D1 jsme poznali výrazný výkonový propad, i do kopců ale ibiza frčela minimálně 115 km/h. V Mikulově bereme poslední české LPG. Vydrží nádrž uložená místo

rezervy celou cestu přes bezplatné Rakousko? Vydržíl A dokonce i přes Slovensko, kde už je LPG k mání. Bereme až na dálnici za chorvatskými hranicemi. Že mají LPG, poznáme už z návštěv - podle nápisu Auto plin. A takových najdete po Chorvatsku snad ještě víc než u nás, jen stojí víc - aktuálně na hlavních tazích kolem dvaceti korun. Dražší je tam ale i benzin, který v průměru vyjde přes 40 korun. Při příjezdu do Šibeniku odměřujeme spotřebu plynu na 8,5 litru. Zatímco na benzin nás tisícikilometrový úsek vyšel na 2400 korun, za LPG jsme utratili 1610 korun - to je jen o trochu víc, než na kolik nás vyšly dálniční poplatky.

-mai-

INZERCE

Hobbycar  **Záběhlická 84**
Praha 10

otevřeno Po-Pá 8:30-18h • Tel: 737 258 753 • E-mail: obchod@hobbycar.cz

Přesné gumové autokoberce 3D

A close-up photograph of a dark, textured surface, possibly a car's interior panel or a seat. The surface has a prominent woven fabric pattern and several circular metal rivets or bolts are visible, some protruding and some recessed. The lighting is dramatic, highlighting the texture and metallic elements.

Přesné vany do zavazadlového prostoru

Zvyšený okraj 4-6 cm chráníci zavazadlový prostor před vysypáním či výlitím tekutin (voda, olej), nečistot, prachu, sněhu. Odolnost vůči prosaknutí oleji, benzínu a jiných motorových hmot a částečně vůči elektrolytu z akumulátoru.



www.Hobbycar.cz