

Ekologie pro všední den: Seat Leon na CNG je čistý i praktický

Seat Leon je bezesporu úsporný, ale v testovaném provedení ST neboli kombi i praktický. Kapacita tlakových nádrží 17,3 kilogramu stačí k dojezdu mezi 350 a 400 kilometry, po nichž v nouzi ujedete ještě dalších 150 kilometrů na devítilitrovou zásobu benzínu. Česká síť houstne a blíží se dvěma stovkám plnicích stanic, mezi všemi středně velkými městy už v pohodě dojedete.

Pro klidnou jízdu Seat Leon netřeba dlouze představovat. Jde o sedm let staré auto v samém závěru kariéry, ale stále si zachovává eleganci a dynamický švih. Zejména zvenku, kde sportovně střížená silueta kontrastuje s podsaditou zádí kombíku. V kabině už jsou léta cítit, ale z funkčního hlediska jí nelze nic vážného vytknout. Atleticky přikrčená karoserie ovšem neoplývá prostorem na výšku: přes výrazně skloněné sloupky je hůř vidět do stran a klesající střecha snižuje vstup do kufru. Ten je navíc mělčí kvůli plynovým nádržím, takže celkový objem dosahuje 482 litrů místo 587 u benzínu a dieselu.

Jako u všech vozů s pohonem CNG podává motor výkon o něco nižší, než by odpovídalo stejnému objemnému benziňáku. Patnáctistovka není žádná raketa, k předjíždění potřebuje vyšší otáčky a lépe se cítí při plynulé jízdě. Pak ovšem funguje poměrně úsporně. Zatímco výrobce udává spotřebu 5,6 kilogramu plynu na 100 kilometrů, my jsme se s testovaným vozem pohybovali mezi 3,9 a 4,3 kilogramu. Kilometr cesty tak na palivu stojí 1,10 koruny. Za to už Leonu línější motor rádi odpustíme. Škoda jen, že kombi ST nevyužívá delší karoserii k instalaci větších zásobníků na plyn. V rámci úspor musí stačit stejná nádrž jako Volkswagenu Polo.

To nejlepší ovšem přijde, pokud vás zajímá ekologická stopa. Šetrnost zemního plynu začíná už při jeho výrobě. Po vytěžení se totiž na rozdíl od ropy nemusí destilovat; pouze se filtrují nečistoty, vysuší se a zbaví se síry, což ušetří mnoho energie a emisí. Hlavní složkou je metan, jehož maličké molekuly při spalování reagují snáz než složité řetězce benzínu a nafty.

Proti benzínu má také vyšší výhřevnost, a přitom obsahuje méně uhlíku, takže při spalování vzniká o 25 procent méně CO₂. Jelikož se nemusí odpařovat z kapalného skupenství, nevznikají ani žádné saze.

Vystačí si s obyčejným třicestným katalyzátorem, bez AdBlue i bez filtru pevných částic.

A také bez baterií plných lithia, kobaltu a niklu. Institut Joanneum nedávno spočítal, že při stávajícím energetickém mixu v Německu si auto na CNG zachová menší uhlíkovou stopu než elektromobil i po ujetí 250 tisíc kilometrů.

Tak kdo si tady vlastně zaslouží podporu a daňové úlevy?

Mimochodem, na Seat Leon dosáhnete i bez podpory. Hatchback 1.5 TGI začíná na 479 900 korunách, což je méně než polovina Volkswagenu e-Golf. Kombi ST je o 30 tisíc dražší.

Technické parametry Seat Leon ST 1.5 TGI

Motor:	zážehový čtyřválec na CNG
Výkon:	96 kW / 130 kW
Toč. moment:	200 Nm
Zrychlení 0–100 km/h:	10,1 s
Max. rychlost:	206 km/h
Komb. spotřeba:	5,6 kg / 100 km
Cena:	od 509 900 Kč

Zdroj: Anopress IT, Ekonom, 26.09.2019