

PÁR ZAJÍMAVÝCH ČÍSEL

0,6

Pouhá výuka teorie a její následné aplikování v praxi dokázaly snížit průměrnou spotřebu na šedesátikilometrové trase o šest desetin litru benzínu. Z původních 6,4 l/100km tedy spotřeba Nissanu Juke 1.6 DIG-T se 190 k klesla na 5,8 l/100km bez snížení průměrné rychlosti.

1000 Kč

Základní hodinový kurz vyjde na tisíc korun. Doporučujeme však náročnější kurzy, které mohou být až jednodenní (9990 Kč/osoba). Po celý den se o vás stará hned několik instruktorů a jedete až tři jízdy. Kurzy se upravují dle požadavků firmy či jednotlivců.

Šestka

Nebojte se využívat co nejvyšších převodových stupňů. Při pružném zrychlení použijte plný plyn, pak však zařadte kupříkladu šestku a jemně udržujte rychlost.

Statisíce

Nejmarkantnější výsledky má výcvik u autobusové a kamionové dopravy. Když každý z řidičů zvládne ušetřit kupříkladu 5 l/100km při zachování průměrné rychlosti, firma ušetří statisíce.

PODROBNÝ VÝPIS

Máte-li firmu, můžete porovnat jízdní styly svých řidičů a zároveň posoudit jejich zlepšení po absolvování kurzu. Dostanete totiž podrobný výpis spotřeb, stejně jako individuální rady, v čem by se měli jednotliví řidiči zlepšit.



NEJEN SPOTŘEBA

V kurzu nejde jen o to snížit spotřebu, ale také jezdit bezpečněji. Důležité jsou rozestupy, stejně jako správný posaz za volantem.

ZMĚNA NÁVYKŮ

Již osmým rokem učí Jiří Čumpe-
lík řidiče jezdit úsporněji a tento-
krát si ukousl velké sousto – mě.
Dle svých slov totiž dokáže každé-
ho naučit řídit výrazně úsporněji
a bezpečněji, ale zároveň ne poma-
leji, tedy pokud se člověk pohybuje
v rámci rychlostních limitů.

Dobrá tedy, můžeme začít. Do-
stávám dotazník, po jehož vyplnění
vyplývá, že riziko mé dopravní ne-
hody je střední, což je ze čtyřbodové
škály druhý nejlepší výsledek. Pan
Čumpelík mě upozorňuje, že kvůli
drobné časové tísní neprojdou plným
celodenním náročným testem, přes-
to se za čtyři hodiny jistě mnohé na-
učím. Ostatně základní kurz formou
otázek a odpovědí je hodinový a vy-
jde na tisícikorunu, Půldenní výcvik
stojí 5990 Kč a celodenní 9900 Kč,

to vše pro jednoho člověka, přičemž
přihlásit se mohou jak jednotlivci,
tak celé firmy, pro které dává tento
kurz z hlediska úspor nákladů na
palivo největší smysl. Po krátkém
úvodu sedáme do testovacího Nis-

5,8 l/100km

PŘEKONALI JSME
NORMOVANOU
SPOTŘEBU

sanu Juke 1.6 DIG-T a dostávám
pokyn jet tak jako obvykle, ovšem
striktně v rámci rychlostních limitů.
Nejdříve si však v manuálu k vozidlu
musíme vyhledat základní technické
parametry, tedy maximální výkon
(190 k v 5600 otáčkách), vrchol to-

čivého momentu (240 Nm ve 2000
až 5200 otáčkách) a také normova-
nou kombinovanou spotřebu paliva
(6,9 l/100 km). Poté **SESTAVÍME
GRAF PŘÍBLIŽNÉHO PRŮBĚHU VÝ-
KONU A TOČIVÉHO MOMENTU,
ABYCHOM SI UKÁZALI, VE KTE-
RÝCH OTÁČKÁCH JE NEJLEPŠÍ SE
PŘI ZRYCHLOVÁNÍ POHYBOVAT.**

Teď však již vyjždím na šede-
sátikilometrový okruh zahrnující
městský provoz, dálnici i část
mimoměstských silnic. Zvládám
jej klidnou jízdou na hranici rych-
lostních limitů za hodinu se spo-
třebou 6,4 l/100km. Již v průběhu
cesty jsem bombardován různými
otázkami a snažím se na ně odpo-
vědět. Týkají se mých řidičských
zkušeností i praktických věcí, jako
například jak daleko se zrovna při



Jiří Čumpelík říká, že s pomocí programu Eco Drive dokáže naučit řidiče jezdit **ÚSPORNĚJI A BEZPEČNĚJI**, čímž sníží firemní i soukromé náklady. Dobrá, zkusíme to!

jízdy dívám. Jiří si mezitím pečlivě zapisuje jakým, stylem řídím.

Přijíždíme zpět k redakci a následuje zhodnocení. Dozvím se, že jsem za volantem obdivuhodně klidný, ale málo předvídám, neudržuji dostatečné rozestupy a nedívám se do ideální vzdálenosti.

Následuje tedy druhý pokus – stejná trasa, stejný vůz a víceméně stejný provoz. První pokyny zní jasně, dvojku a trojku řadit co nejdříve po rozjezdu, na trojku však dát plný plyn a zrychlit na padesátku. Potřebujeme se na ni dostat rychle, abychom mohli rovnou přeskočit na šestku a udržovat konstantní rychlost. Juke má spíše kratší převody, takže neprotestuje, pouze do kopce se hodí podřadit tak, aby byl motor blíže k maximu točivého momentu ve 2000 otáčkách. Ideální

je využít topografie a nabírat rychlost zejména z kopce. Taktéž se dozvím, že nesmíme ztrácet čas, proto je nutné po městě jezdit lehce nad tachometrových 50 km/h, blíže reálné padesátce dle GPS.

Udržuji rozestupy a koukám se tak daleko, jak jen to jde. Jaká je barva semaforu? Začínají v dáli auta brzdit? Pokud ano, sundávám nohu z plynu. Mnohem více také využívám brzdnou sílu motoru, je třeba nebát se podřadit ani v osmdesáti na dvojku. Jízda se nesla v duchu pořekadla „spěchej pomalu“. Rad jsem dostal celou řadu, byl jsem však zvědavý, jak se změna mého přemýšlení za volantem projeví na spotřebě. Výsledek 5,8 l/100km hovoří sám za sebe. Přitom čas jízdy zůstal stejný.

Ondřej Chamilla

PODROBNĚ Celá jízda je zaznamenávána elektronicky. Můžete vidět, jak se při druhé jízdě za volantem chováte jinak, řadíte méně atd.



ZAČÍNÁME krátkým dotazníkem, který určí teoretické riziko nehody při mém řízení vozu.

DŮLEŽITÉ je nejprve z manuálu k vozu zjistit, ve kterých otáčkách má max. točivý moment a výkon.



MEZI DVĚMA JÍZDAMI poslouchám hodnocení mého řízení od pana Čumpelíka.



NECHYBÍ podrobná telemetrie vozu, ze které se určují výsledky. Šipka ukazuje na meziplyny.



PO ABSOLVOVÁNÍ dostanete mimo jiné i osvědčení, že jste kurz úspěšně zvládli.

