



Majitelé moderních vozů chtějí co nejlepší palivo a jsou ochotni si za ně i připlatit. Otestovali jsme proto pět **NADSTANDARDNÍCH NAFT:** jen dvě z nich svými parametry mohou obhájit případnou vyšší cenu.

Test dražší nafty: Benzina překvapila, Shell zklamal

Martin Vaculík

Myslíte si, že za více peněz dostanete kvalitnější naftu? Platí to jen někdy. Jak prokázal společný test MF DNES a magazínu AutoDiesel, jen jediná z pěti nadstandardních naft splnila očekávání. Naopak zklamal diesel od Shellu, který navíc v Česku prodává pod stejnou značkou méně kvalitní produkt než v Německu.

Na čerpacích stanicích jsme nakoupili vzorky pěti takzvaných nadstandardních naft. Pro srovnání jsme koupili i jednu běžnou, pro dva vzorky zajeli také do Německa a všechny nechali přezkoumat v laboratoři Ústavu paliv a maziv. Co měření ukázalo? Ze Shell V-Power Diesel nemá velký smysl. Prakticky se totiž neliší od běžné nafty koupené u čerpací stanice Pap Oil. Dobře dopadly jen dva produkty společnosti Benzina,

jinž naměřili cetanové číslo 56,5. Cetanové číslo má vliv na hlučnost motoru, výkon a spotřebu paliva. Jeho hodnota vyžadovaná normou je 51 jednotek.

Celkové pozitivním zjištění však je, že protikorozní vlastnosti a mazivost měly skvělé všechny hodnocené vzorky, čili o životnost vstřikovacího zařízení motoru se zákazník nemusí strachovat.

Premiová jako obyčejná

Na českém trhu se nadstandardními vlastnostmi svých paliv chlubí společnosti Benzina, OMV a Shell, které nabízejí dohromady dokonce pět druhů takové nafty.

Benzina nedávno vedle produktu Top Q Diesel uvedla na svých lepších čerpacích stanicích (Benzina Plus) do prodeje i zhruba o korunu dražší Verva Diesel. Test ukázal, že řidič tankující její naftu rozhodně neprohloupí.

Shell již tři roky vedle základ-

Tankování dražší nafty auto rozhodně nepoškodí, ale nemusí mít takový přínos, jak tvrdí prodejci

ního Extra Dieselu (podle Shellu zaměřeného hlavně na ochranu motoru) nabízí V-Power Diesel, slibující zvýšení výkonových parametrů. Palivo běžné o 1,60 Kč dražší oproti Extra Dieselu má silnou podporu marketingu, který se například snaží vzbudit dojem, že speciál vítězíci v závodech LeMans tankuje právě toto palivo. Laboratoře však nenaměřily nic, co by dokazovalo, že tato nafta nějak ovlivňuje výkon a spotřebu.

OMV zase prodává Sprint Diesel, v zimě pak Alpin Diesel. Testovaný Sprint Diesel se rovněž ničím „extra“ neprojevilo, pochvalu si alespoň zaslouží jeho nízká pěnitost, která zlepšuje komfort tankování.

Nemilý překvapení z Německa

Zkušební motoristé se často svědčí s pocitem, že po natankování třeba v sousedním Německu jejich diesellové auto ztichlo a zvýšil se

i výkon motoru. Zajeli jsme proto do Drážďan a u Shellu natankovali znovu V-Power Diesel. Zajímala nás také nafta Aral Ultimate Diesel, protože dle proklamací firmy slibuje cetanové číslo vyšší než 60 jednotek, a to jako první palivo na světě.

V laboratoři Ústavu paliv a maziv pak potvrdili nejen to, že Aral Ultimate Diesel je skutečně vysoce kvalitní nafta, ale především to, že firma Shell nabízí v Německu pod stejným názvem V-Power Diesel naftu naprosto odlišné kvality než u svých českých čerpacích stanic. Zatímco parametry německého vzorku odpovídaly nadstandardu, palivo natankované v Česku se v ničem nelišilo od obyčejné nafty.

(Viz V Německu Shell nešidí na straně E2)

Autor je šéfredaktor odborného magazínu AutoDiesel

Anketa
Má smysl nadstandardní nafta?



„Má, ale pro moje auto se to nevyplácí“

Myslím, že značková nafta je kvalitnější, ale já mám starší Ford Transit a u toho už je to asi jedno. Sárka Nadryová (38), asistentka



„Smysl to má, jinou netankuji“

Značková nafta je určitě lepší. Proto tankuju jenom tu u čerpacích stanic Shell. Vyplatí se mi za ni dát korunu padesát až dvě koruny litr navíc.

Zdeněk Trčka (39), provozní manager



„Jsou lepší, auto lépe jede“

Určitě jsou lepší než obyčejná paliva. S těmi kvalitnějšími najedu více kilometrů a auto lépe jede. Andrej Sinanović (63), podnikatel

V Německu Shell nešidí

Zatímco motorista tankující v Česku Shell **V-POWER DIESEL** se stává obětí propracovaného marketingu a na chodu svého motoru nepozná žádný rozdíl, jeho německý kolega takto šizen není.

Martin Vaculík

Německý V-Power díky mazivosti a protikorozním vlastnostem ochrání vstřikování stejně dobře jako české naftu. Na rozdíl od stejnojmenného produktu prodávávaného v Česku má však vliv i na hlučnost a výkon motoru, protože mu laboratoře Ústavu paliv a maziv naměřily cetanové číslo 58,9. Takto vysokou hodnotu by již měl pocítit i méně citlivý řidič.

Naftový zázrak: Aral Ultimate

Rekordmanem v této oblasti však je Ultimate Diesel od Aralu. Jeho cetanové číslo 62,9 je nejvyšší, jaké kdy

ředitel Ústavu paliv a maziv. Aral tedy evidentně může mluvit o kompletní palivářské technologii. Mírně horší proti ostatním byla u Aralu mazivost, stále však hluboko pod požadavkem normy. Záhadu vysvětlil obsah biosložky – všechny ostatní nafty vysoce mazivý rostlinný podíl obsahovaly, kdežto Aral nikoli.

Paradoxně tak tolik kritizované povinné zavádění biosložek mnoha motorům spíše prospěje, nebude-li tedy překročena doba jejich skladovatelnosti, a to jak před prodejem, tak po něm.

Top Q – premiová jakost bez připlatku

Na drážďanské čerpací stanici Shell i Aral stála základní

Jak jsme testovali vzorky nadstandardních naft

■ Při tankování jsme se chovali jako běžní zákazníci, brali jsme vždy pět litrů nafty do celkem osmi čistých plastových kanistrů.

■ Vzorky označené pouze čísly testovala akreditovaná laboratoř Ústavu paliv a maziv.

■ Nadstandardní nafty slibují vyšší výkon motoru, nižší hlučnost, snížení emisí a snazší startovatelnost. Tyto vlastnosti jsou dány hlavně cetanovým číslem.

■ Dále slibují ochranu a nižší opotřebení vstřikovacího zařízení, což je důležité pro vysokotlaké systémy moderních automobilů.

■ Hlavním parametrem šetrnosti nafty ke vstřikování je mazivost, která dle normy



FOTO: AUTODIESEL

nost, nižší emise, nižší spotřebu paliva, vyšší výkon a nižší hlučnost motoru.

Obsah 2-EHN

Pro zvýšení cetanového čísla se nejčastěji používá chemická látka 2-ethylhexylnitrát, výsledná hodnota pak závisí na původním cetanovém čísle nafty, přidavku 2-EHN a vlnivosti nafty vůči nemu.

Mazivost

Jeden z nejdůležitějších parametrů nafty z hlediska životnosti vstřikovacího zařízení, například vysokotlakých čerpadel a trysek systému Common Rail.

Protikorozní vlastnosti

šinou 1,60 Kč navíc. Alespoň že Shell za to nic, co jeho V-Power v Čechách nabízí navíc (nehodnotili jsme čistící vlastnosti, zde se mohou skrývat klady produktu), nechce stejný příplatek jako za premiovou jakost v SRN. Jako finančně nejrentabilnější se jeví nákup produktu Benzina Top Q Diesel. Dosahuje parametrů premiové nafty a i jeho ceny jsou v celorepublikovém průměru nižší než u jiných značkových naft. Může za to paradoxně dědictví minulosti, kdy Benzině zbylo mnoho čerpacích stanic z někdejší centrálně plánované sítě, takže část z nich je v lokalitách, kde se musí cenově podbízet, třeba v menších městech, na méně frekventovaných tazích, v sousedství hypermarketů. Zahraniční společnosti například budovaly své čerpací stanice tam, kde lze paliva nabízet za



bylo volně prodávané motorové naftě naměřeno. Kromě extrémně vysokého přídavku látky 2-EHN, která je zvyšuje, za to může zřejmě i odlišná technologie výroby přímo v rafinerii. „Nižší hustota a zejména tak-
řka čirá barva nafty napovídá, že může mít vysoké cetanové číslo již sama o sobě, natož když ještě obsahuje skutečně rekordní přídavek 2-EHN,“ říká Vladimír Matějovský, bývalý

motorová nafta koncem července v přepočtu 36,70 Kč/l. Za Aral Ultimate bylo potřeba připlatit 2,70 Kč (celkem 39,40 Kč), za V-Power Diesel u Shellu ještě dalších asi 24 haléřů na litr. V České republice se tehdy ceny motorové nafty na čerpacích stanicích hodnocených značek pohybovaly od 33,50 do 36,50, příplatek za Vervu u Benziny činil obvykle korunu, u Shellu pak za V-Power Diesel chtěli vět-

šinou i více. Kromě toho jsou také protikorozi vlastnosti. Nafta tedy nejen sama korozi nezpůsobuje, ale dokonce je schopna chránit vstřiková-
vání i v případě, že by se do něj dostala voda. ■ Objednali jsme proto v UPM změnění cetanového čísla, mazivosti, protikorozi vlastnosti a pěnivosti, pro lepší orientaci hodnotitelů pak ještě obsah 2-EHN

■ Test hradily obě redakce z svého rozpočtu.

Parametry motorové nafty Cetanové číslo

Asi jediný z parametrů nafty, které řidič pocítí při jízdě. Čím vyšší má nafta cetanové číslo, tím rychleji se po vstřiknutí do válce vznítí. Vyšší cetanové číslo přináší lepší startovatel-

Aditivované nafty nejenže samy korozi nezpůsobují, ale jsou schopny před ní po jistý čas ochránit vnitřní plochy vstřikovacího zařízení i v případě, že se do systému dosta-
ne voda.

Pěnivost

Vlastnost důležitá zejména z hlediska komfortu tanková-
ní. Pokud nafta výrazně pění, vypne se pistole dříve.

vyšší ceny, nejčastěji na dálnicích, ve velkých městech a na hlavních tazích.

Plné znění testu včetně názorů expertů vyjde v říjnovém čísle magazínu AutoDiesel



IDNES.cz

Kompletní naměřené hodnoty paliv na idnes.cz/nafta

Jak dopadla nafta od českých pump

Benzina Top Q Diesel

Vítěz testu
Ač v celorepublikovém průměru je prodávána **levně**, její naměřené parametry jsou **vysoce nadstandardní** (cetanové číslo 56,5). Pozitivně ovlivňuje hlučnost a výkon motoru, čekat lze i mírné snížení spotřeby paliva. Výborně chrání vstřikovací zařízení před opotřebením.

Benzina Verva Diesel

Cetanové číslo Vervy je 56,5. Obsah chemické látky 2-EHN je u ní **citelně vyšší**, takže stejný jako u německého Shellu. Proto lze předpokládat, že ve výsledném průměru bude u Vervy pozorovatelný pozitivní vliv **na výkon, hlučnost i spotřebu**.

OMV Sprint Diesel

Rozdíl v cetanovém čísle (53,2) proti neaditivované naftě **nevyčívá** z nejistoty měření. Samy o sobě však nejsou naměřené výsledky žádnou osudnou, pochvátit lze **nízkou pěnivostí**, a tím i komfort tankování. Značková nafta by však mohla být lepší.

Shell Extra Diesel

Základní nafta od Shellu (cetanové číslo 52,6) pozitivně **neovlivňuje výkon ani spotřebu** paliva, podobně jako ostatní však prokázala ohleduplnost vůči vstřikovacímu zařízení a nízkou pěnivostí usnadňuje tankování. Nabízena bez příplatku není předmětem kritiky.

Shell V-Power Diesel

Již slovo power v názvu slibuje více výkonu, die-
velkého příplatku a velkých řečí v reklamních materiálech by jej člověk skutečně čekal. Nicméně **nenaměřili jsme nic** (cetanové číslo 52,2), co by mohlo ovlivnit výkon, hlučnost či spotřebu paliva.

Nafta čerpaná v Německu

Aral Ultimate Diesel

Nafta nabízí nejvýraznější možný dopad na výko-
nové parametry motoru, hlučnost a spotřebu pali-
va (cetanové číslo 62,9). **Jako jediná** z testova-
ných naft nevzniká pouze přidáním účinných látek (aditiv) do standardního rafinérského produktu, **ale liší se v samé technologii výroby**.

Shell V-Power Diesel

Kdyby toto nabízel Shell v České republice, stal by se vítězem testu. Skvěle **chrání** vstřikovací zaří-
zení, výrazně ovlivňuje **výkon, hlučnost i spotřebu** (cetanové číslo 58,9). A vůbec, opravdu ani trochu **nepění**. Pistole se vypne, až když je nádrž po hrdlo plná.