



## ŠPINÍ I NORMÁLNÍ NAFTA

Možná si teď říkáte, že si žádný zinek do nafty nepřidáváte. Tudiž máte vstříkovače určité v pořádku. Ale taková úvaha není správná hned z několika důvodů. I bez kovů se na trysku mohou napákat karbonové úsady – třeba v režimech, kdy je motor studený, či pokud už trochu spotřebovává olej. A na ně by měly čisticí přísady fungovat logicky ještě lépe než na zinek. Z druhé strany obsahuje nejen speciální „špinící“ nafta, ale i standardní. Aby totiž zkoušky byly co nejlépe přenosné

do české praxe, nechal VIF do Vídně dovézt i standardní českou naftu se zákonem předepsaným obsahem biosložek kolem šesti procent. Jelikož motorové zkoušky předchází analýza kovů dle ASTM D7111, máme překvapivé zjištění – standardní česká nafta (bezpečně vyhovující všem kvalitativním normám) obsahuje vinou biosložek takřka víc kovů než speciální laboratorní „špinící“. Pokud chcete pro své vstříkovače udělat maximum, tankujte naftu bez biosložek (nabízí ji třeba Čepro na stanicích EuroOil).

### Obsah kovů v použitých naftách

	Zn	Cu	Pb	Sn	Ca	K	Si	Na
CEC RF-79-07/8 + 1 mg/kg – špinící nafta	0,74	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
ČSN EN 590 – standardní nafta z ČR	0,40	<0,10	<0,10	<0,10	0,11	0,12	0,38	<0,10

Náběru šesti set litrů nafty pro druhou část zkoušky jsme byli přítomni. Šlo o standardní neaditivovanou naftu od českého dodavatele.



Foto Jiří Káš a SGS



Prísadu do české nafty přesně nadávkovali už pracovníci vídeňské zkušebny SGS

Každé zkoušky předchází důkladné čištění vstříkovačů ultrazvukem

i v minulosti dokázali i nezávisle ověřit laboratorními testy (například mazivost, pěnovitost, cetanové číslo, skladovatelnost či filtrovatelnost v zimních podmínkách), u čistících schopností nezbývalo než věřit deklaracím výrobců. Nyní je na trhu metrika, která zejména pro velké petrolejářské značky, jež nás nyní tak rády přesvědčují ke koupi dražších prémiových naft, není ničím nedostupným. Půl milionu je pro ně jedno služební auto. O každém, kdo si zkoušku CEC

F-98-08 udělá na naftě prodávané v Čechách, rádi budeme motoristy informovat. V době, kdy na vstříkovačích už není možné trysku snadno a levně vyměnit, se čisticí vlastnosti motorové nafty stávají zásadními. U dieselů s filtrem pevných částic často vůbec nemusíte vědět, že tryska už rozprašuje špatně – kvůli vysoké kourivosti se však začnete potýkat s častým vypalováním sazí a nakonec třeba i s ucpáním filtru. A to pak další desetitisíce jen létají.



## NEOPAKOVATELNÁ NABÍDKA LIMITED

časově omezená nabídka LIMITED je tady. Přijďte si Vaši novou Toyotu neopakovatelným zvýhodněním bonusem právě teď!

### TOYOTA TSUSHO

Chodní 105, Čestlice  
Tel.: 724 270 329, e-mail: m.novak@tsusho.cz  
Sokolovského exilu 544/3, Praha 4 – Modřany  
Tel.: 737 253 673, e-mail: j.kroupa@tsusho.cz  
Hradecká 570, Pardubice  
Tel.: 731 421 193, e-mail: l.bensch@tsusho.cz  
Hradecká 1228, Hradec Králové  
Tel.: 731 421 196, e-mail: j.miculka@tsusho.cz

www.toyotatsusho.cz



VŽDY  
LEPŠÍ CESTA

Zvýhodnění až  
63 000 Kč

Bonus za váš  
starý vůz až  
30 000 Kč

Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní. Veškerá data, údaje a vyobrazení jsou určeny pouze k informačním účelům a tato prezentace není nabídkou, resp. návrhem na uzavření smlouvy. Uvedené ceny jsou včetně DPH. Toyota Aygo: Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> 3,6–5,0 l/100 km, 95–97 g/km. Toyota Yaris: Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> 3,3–4,5 l/100 km, 75–119 g/km. Toyota Auris: Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> 3,5–5,9 l/100 km, 79–138 g/km. Toyota Corolla: Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> 3,8–6,0 l/100 km, 100–139 g/km. Toyota Verso: Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> 4,5–6,7 l/100 km, 119–155 g/km. Údaje o spotřebě pohonných hmot a o emisích CO<sub>2</sub> odpovídají závěrnému měření dle příslušných směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK.