

**Uvádíme
podzimní termíny
školení. Čtěte
na straně 26**

www.autoexpertportal.cz

Kdy přestává olejový filtr chránit motor 27

Jak je tomu s ACEA 30

Motorová paliva se mění 34

Recyklované motorové oleje 38

Elektromobil nefunguje bez maziv 42

Parafinická motorová nafta – HVO 44

Volvo Trucks: Budoucnost patří vodíku 48

Situace na trhu s mazivy 50

TÉMA MĚSÍCE:

PALIVA A MAZIVA

PŘÍLOHA – PRAKTICKÁ DÍLNA:
OD KLIMATIZACE PO SVÍČKY (21)

Mezinárodní finále Young Car Mechanic 2026 6

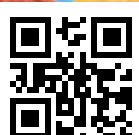
Valeo rozšiřuje pražské vývojové centrum (1) 10

ZF Klášterec (1): Centrum elektroniky pro EV 14

Punc špičkové kvality 18

Představujeme Národní soustavu kvalifikací (6) 20

eshop.toplac.cz



Dodáme Vám kompletní
materiál do lakovny a karosárny.

JEDNODUŠE

Stačí kliknout a můžete lakovat.

Vážení čtenáři,

léto je v plném proudu, což mimo jiné znamená, že je tu i naše pravidelné speciální vydání AutoEXPERTU zaměřené na paliva a maziva. Opět jsme tak mohli „oprášit“ kontakty s našimi dlouholetými spolupracovníky v této oblasti a navázat hned několik nových. To je alespoň pro mě jedna z velmi zajímavých částí naší práce – potkat se s novými lidmi, kteří nám dokážou dále rozšiřovat obzory.

Poměrně významná část obsahu je věnovaná palivům – ať už je to pohled výrobců paliv v souvislosti s elektromobilitou, nebo pak samostatný článek o syntetické naftě. Vypadá to, že svět už se umoudřil a budoucnost pohonů vozidel nevidí jen elektrickou, ale jako mix paliv, kde ta fosilní mají své pevné místo. Třešničkou na dortu v tomto ohledu je pak článek o již probíhajících silničních testech nákladních vozidel Volvo spalujících vodík.



Olejáři nám pak dokázali přinést zajímavý pohled na to, jak se oni dívají na elektromobilitu v kontextu spotřeby motorových olejů a požadavků na mazání (a chlazení) elektromobilů. Určitě velmi zajímavý je rovněž článek o opětovném použití motorových olejů technikou jejich opětovné rafinace anebo materiál o tom, co pro světový trh maziv znamená konflikt v Hormuzském průlivu. Chybět

nemůže ani informace o novinkách ve výkonových specifikacích motorových olejů, tady konkrétně ACEA.

Léto je také časem cestování, a to platilo i pro nás, protože se nám sešlo hned několik pozvánek na zajímavé reportáže. Ty zaplnily velkou část první poloviny časopisu a myslím, že rozhodně stojí za to. Začnu tím, kde jsme fyzicky přímo nebyli, a to je mezinárodní finále soutěže Young Car Mechanic společnosti Inter Cars. Náš národní vítěz Daniel Šimice z Plzně obstál v těžké konkurenci dalších 14 evropských finalistů a skončil na skvělém čtvrtém místě. Moc mu gratulujeme.

Velkou radost nám (a doufáme, že i vám) přinesly návštěvy výzkumných center dvou gigantů automobilového průmyslu, společností Valeo a ZF, které zde v České republice mají jedny ze svých výzkumných a vývojových základen. Během obou návštěv zaznívalo z úst zahraničních zástupců koncernů, jak kvalitní lidský potenciál Česká republika skýtá, a to se poslouchá moc hezky. A nemohu zapomenout ani na návštěvu nového centra společnosti Porsche Česká republika v pražském Ořechu. O něm jsme vám přinesli informace již v dubnu, nyní jsme se tam vrátili cíleně podívat se na lakovací opravy vozidel Bentley.

Snad se nám tedy podařilo namíchat zajímavý mix prázdninového čtení. Ať máte již po dovolené, nebo se na ni teprve chystáte, přeji vám krásné pohodové léto strávené s vašimi blízkými.

Jaromír Martinec
ŠÉFREDAKTOR

SEZNAM INZERENTŮ

ACI - AUTO COMPONENTS INTERNATIONAL, S. R. O.	22-23	RHEINMETALL AG	29
AUTO FIT, SPOL. S R.O.	3, 24-25	ROBERT BOSCH ODBYTOVÁ S.R.O.	2. OBÁLKA
CLASSIC OIL S.R.O.	31	TEAS, SPOL. S R. O.	12
DF PARTNER, S. R. O.	15	TOP OIL SERVICES, S.R.O.	9
IBIS GLOBAL SUMMIT	4. OBÁLKA	TOPLAC S.R.O.	1. OBÁLKA
INTER CARS ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O.	3. OBÁLKA	UFI FILTERS S.P.A.	46
KYB MANUFACTURING CZECH S.R.O.	41	VIF, S. R. O.	33
LKQ CZ S.R.O.	13		
MEWA TEXTIL-SERVICE AG & CO.	51		
MOTOFOCUS EU	2		
NIKEY S.R.O.	17		

www.autoexpertportal.cz

TIRÁŽ

ŠÉFREDAKTOR Ing. Jaromír Martinec • ZÁSTUPCE ŠÉFREDAKTORA Luboš Švamberg • INZERCE Ing. Renata Martincová • PORTÁL AutoEXPERT Bc. Eliška Zvářová • ADRESA REDAKCE Autopress, s. r. o., U Seřadíště 65/7, 101 00 Praha 10, e-mail: autopress@autopress.cz, www.autoexpertportal.cz, IČ 26181592, DIČ CZ26181592 • Inzerce přijímá redakce. Za obsah inzerce ručí zadavatel. • INZERCE V ZAHRANIČÍ Christine Geist, tel.: +499 314 182 241, fax: +499 314 182 720, e-mail: christine_geist@vogel-automedien.de • VÝROBA Hana Štěrbová (grafická úprava a zlom), n3xt, s. r. o., e-mail: hana.sterbova@gmail.com, Ing. Zdeněk Chroust (příloha) • REPRO A OSVIT Tiskárna TISKAP, s. r. o. • DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V ČR SEND Předplatné, s. r. o., Ve Žlábku 1800/77, 193 00 Praha 9-Horní Počernice, +420 225 985 225, e-mail: administrace@send.cz, www.send.cz • DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V SR L. K. Permanent, spol. s r. o., Hattalova 12, 831 03 Bratislava, tel.: +421 2 49 111 200 - 204, email: lkperm@lkpermanent.sk, www.predplatne.sk • VYDÁVÁ Vydavatelství Autopress, s. r. o. (IČO 26181592). • Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Přetisk povolen pouze s písemným souhlasem redakce, s uvedením pramene a se zachováním všech autorských práv. VYDAVATEL Ing. Jaromír Martinec; ISSN 1211-2380, MK ČR 7385.



YOUNG CAR MECHANIC 2026 JE OFICIÁLNĚ ZA NÁMI!

Téměř celý poslední rok jsme vás průběžně informovali o soutěži studentů autooborů Young Car Mechanic, pořádané společností Inter Cars. Touto reportáží pomyslně ročník 2026 uzavíráme. A končíme velmi příjemnou zprávou.

Mezinárodní finále v Lotyšsku opět potvrdilo, že konkurence mezi mladými mechaniky z celé Evropy je mimořádně silná. Celkově se do letošního ročníku zapojilo více než 7 000 studentů ze všech 15 zúčastněných zemí.

Vzorná reprezentace

Náš reprezentant Damián Šimice během tří soutěžních dnů úspěšně zvládl všech 15 úkolů a svým výkonem vybojoval vynikající čtvrté místo. Damiánovi a zástupcům jeho do-
movské Střední průmyslové školy dopravní v Plzni gratulu-





ZF KLÁŠTEREC (1): ČESKÉ CENTRUM VÝKONOVÉ ELEKTRONIKY

Společnost ZF Electronics Klášterec se během více než tří desetiletí proměnila z výrobce automobilové elektroniky v jedno z evropských center výkonové elektroniky skupiny ZF. Redakce AutoEXPERTU navštívila závod v Klášteřci nad Ohří při příležitosti spuštění linky pro výrobu nové generace výkonové elektroniky.

Elektromobilita mění podobu automobilového průmyslu a s ní se proměňují i dodavatelské závody, které vyrábějí klíčové komponenty. Mezi nimi zaujímá významné místo také ZF Electronics Klášterec (obr. 1). Závod, jehož historie sahá do roku 1992, prošel výraznou změnou – od výroby automobilové elektroniky až po současnou specializaci na výkonovou elektroniku pro pohony elektromobilů. Dnes zaměstnává přibližně 700 pracovníků a patří mezi hlavní evropská centra divize Electrified Powertrain Technology. Produkce směřuje především do závodů ZF, kde jsou jednotlivé komponenty kompletovány do finálních elektrických pohonných systémů pro přední světové automobilky.



1 Areál společnosti ZF Electronics v Klášteřci nad Ohří doplňují fotovoltaické panely.



PUNC ŠPIČKOVÉ KVALITY

O nové provozovně skupiny Porsche Inter Auto CZ v Ořechu u Prahy, která poskytuje servisní zázemí značkám Porsche, Bentley a Lamborghini, jsme vám přinesli reportáž ve vydání č. 4/2026 AutoEXPERTU. Tentokrát jsme se do Ořechu vrátili se zástupci společnosti Toplac, abychom vás nechali nahlédnout na samotný vrchol v segmentu autoopravářského lakování.

Řeč bude o lakovacích opravách značek Bentley. Tato ikonická značka, ztělesňující britskou aristokratickou noblesu, přistupuje nejen k výrobě, ale i k opravám svých vozidel s nadstandardními požadavky na kvalitu. Konkrétně v oblasti opravářského lakování autorizuje pouze jednoho dodavatele lakovacích materiálů, který pak může zásobovat smluvní opravny. Tímto dodavatelem je v této chvíli společnost Toplac s materiály Glasurit, jejíž špičková řada 100 (obr. 1) byla schválena pro opravy laků vozidel Bentley.

Kvalita bez kompromisu

Slovo má vedoucí lakovny Miroslav Smutný: „Naše pracoviště je jedinou autorizovanou opravnou Bentley pro region České republiky a Slovenska. Majitelé těchto vozidel jsou velmi náročnou klientelou, z velké části se

na výsledné podobě svého vozidla sami podílejí, protože si vybírají nejen samotný barevný odstín, ale i materiály a barevné provedení interiéru do nejmenších detailů (obr. 2 až 5). Tím více pak vyžadují stoprocentní výsledky opravy. Proto máme nejen pro tuto

značku speciálně vyškolený a zkušený tým.

Samotná řada 100 je na trhu relativně krátce, my jsme byli teprve druhí v republice, kdo s ní začínal pracovat. Oproti předchozímu systému (řada 90) vykazují lakovací materiály



1 Provozovna skupiny Porsche Inter Auto CZ v Ořechu u Prahy používá pro lakovací opravy vozidel Bentley řadu 100 výrobce Glasurit.



2

ZPRACOVAL: Luboš Švamberg FOTO: UFI Filters

Ve spolupráci s technickými specialisty společnosti UFI Filters přibližujeme, jak se během provozu mění vlastnosti olejového filtru. Vysvětlujeme také, jak jeho stárnutí ovlivňuje mazání motoru a proč je jeho pravidelná výměna stejně důležitá jako výměna motorového oleje.

TÉMA MĚSÍCE



KDY PŘESTÁVÁ OLEJOVÝ FILTR CHRÁNIT MOTOR

Olejový filtr patří mezi součásti, kterým se při běžném provozu věnuje jen malá pozornost. Přesto jde o jeden z rozhodujících prvků mazací soustavy. Jeho úkolem není pouze zachytávat mechanické nečistoty vznikající opotřebením motoru, ale také zajišťovat stabilní průtok oleje ke všem mazaným součástem. S rostoucím počtem ujetých kilometrů se však jeho vlastnosti postupně mění. V první fázi provozu se jeho filtrační účinnost dokonce zvyšuje. Po překročení doporučeného intervalu výměny však začne narůstat odpor proudění oleje a schopnost filtru zachycovat nečistoty se postupně zhoršuje.

Nový filtr: 0 km

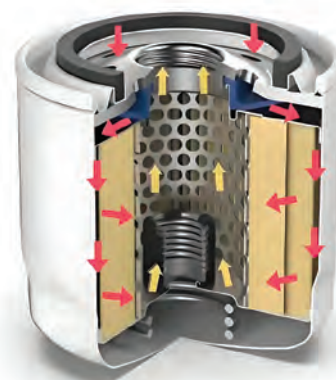
Bezprostředně po výměně jsou filtrační média i všechny vnitřní součásti ve stavu odpovídajícím výrobní specifikaci (obr. 1). Součástí olejového filtru je zpětný ventil, který po vypnutí motoru zabráňuje vyprázdnění filtru a zpětnému odtoku oleje do olejové vany.



1 Vnitřní struktura nového olejového filtru.

Díky tomu zůstává mazací okruh připraven pro další start. Druhým důležitým prvkem je obtokový ventil, který se otevírá pouze v přesně definovaných situacích, typicky při studených startech nebo při nadměrném odporu filtrační vložky. Za běžných provozních podmínek zůstává uzavřen a veškerý olej protéká přes filtrační médium.

Nový filtr klade proudícímu oleji jen malý odpor, takže ten bez omezení protéká mazací soustavou a rychle vytváří souvislý mazací film (obr. 2). Současně jsou z maziva účinně odstraňovány kovové částice z opotřebení i jemné koloidní nečistoty vznikající během provozu motoru. Tím se významně omezuje abrazivní opotřebení a prodlužuje životnost motoru.



2 Olejový filtr v běžném provozu.

0 až 30 000 km

V průběhu provozu se na povrchu filtračního média postupně zachycují kovové částice, karbonové úsady i další nečistoty, unášené proudícím olejem. Filtrační póry se postupně zaplňují, což může na první pohled působit jako zhoršení stavu filtru. Ve skutečnosti se však filtrační účinnost ještě zvyšuje, protože se postup-

TÉMA MĚSÍCE

JAK JE TOMU S ACEA

Označení ACEA najdete na etiketách většiny motorových olejů, jeho význam ale nebývá vždy správně chápán. Filip Dvořák ze společnosti AutoMax Group vysvětluje jednotlivé třídy ACEA, jejich vývoj i souvislosti se specifikacemi výrobců vozidel.

ACEA je Asociace evropských výrobců automobilů (z francouzského Association des Constructeurs Européens d'Automobiles). Oficiálně byla založena 1. února 1991 a mezi její členy patří například VW Group, BMW, DAF a další. Mezi hlavní aktivity, které sdružení ACEA provozuje, spadá vydávání norem pro motorové oleje pro osobní i nákladní vozidla. V současnosti používaná verze nese označení 2024 pro nákladní vozidla a postupně nahrazuje edici 2022. Pro osobní auta je v platnosti edice 2023.

Většina evropských výrobců aut používá pro olej v první řadě vlastní normy a normy ACEA až jako sekundární, například při nouzovém dolití oleje. Rozdílně postupují například automobilky Hyundai nebo Mazda, které je implementují bez změny. Na druhou stranu je potřeba říct, že většina evropských výrobců u svých vlastních norem vychází z norem ACEA a pouze si je drobně rozšiřuje nebo upravuje. Třeba norma VW 504.00/507.00 vychází z normy ACEA C2, VW 508.00/509.00 z normy ACEA C5 apod.

Třídy ACEA

Nejnovější verze stanovuje pět tříd – A, B, C, E a F.

Třídy A a B jsou pro motory osobních aut (a některých menších dodávek) bez filtru pevných částic. Původně se dělily ještě na normy pro vznětové a zážehové motory, ale to již dnes neplatí. Tyto oleje jsou tzv. vysokopopelnaté (anglicky high SAPS). V této třídě najdete tři normy:

A3/B4 – motorové oleje určené pro starší klasické motory osobních aut a dodávek.

A5/B5 – oleje s nízkou HTHS viskozitou (oleje tříd například 0W-20 apod.).

A7/B7 – oleje s nízkou HTHS viskozitou; od třídy A5/B5 se liší speciální ochranou proti LSPI a úsadám na turbodmychadlu.

Třída C je pro motory osobních aut (a některých menších dodávek) s filtrem pevných částic. Tyto oleje jsou tzv. nízkopopelnaté (anglicky mid a low SAPS). Obsahuje šest norem:

TÉMA MĚSÍCE



MOTOROVÁ PALIVA SE MĚNÍ

Když se dnes hovoří o budoucnosti dopravy, většina diskusí se soustředí na elektromobilitu. Ta bezesporu představuje významnou součást evropské strategie snižování emisí skleníkových plynů, rozhodně však není jedinou cestou. Marta Filipová a Petr Kříž z České strojnické společnosti v následujícím článku přinášejí fundovaný vhled do této problematiky.

Současně s rozvojem elektromobility probíhá rychlý vývoj motorových paliv – od pokročilých biopaliv přes obnovitelné motorové nafty až po syntetická paliva nebo vodík. Právě tato oblast prochází v posledních letech možná ještě dynamičtějšími změnami, než si většina motoristů uvědomuje. Potvrdila to i letošní květnová jednání pracovních skupin evropské technické komise pro ropu a ropné výrobky CEN/TC 19, která připravuje technické normy pro motorová paliva. Diskuse odborníků potvrdily, že vývoj nových paliv postupuje velmi rychle. Současně se ale ukazuje, že technický pokrok, evropská legislativa a schvalování nových paliv výrobci vozidel nepostupují vždy stejným tempem.

Paliv bude přibývat, nikoli ubývat

Ještě před několika lety byla nabídka motorových paliv poměrně jednoduchá – motorový benzin, motorová nafta a jako tzv. alternativní paliva LPG (zjednodušeně propan-butan) a CNG (stlačený zemní plyn). Dnes je situace výrazně pestřejší: Vedle klasických paliv jsou



1 Čerpací stanice budoucnosti.

RECYKLOVANÉ MOTOROVÉ OLEJE

TÉMA MĚSÍCE

Je 100% syntetický motorový olej skutečně jedinou zárukou kvality a jsou recyklované oleje technické zlo, které nepatří do motoru? Na tyto otázky vám v následujícím článku odpoví Pavel Universal, technik pro automobilová a letecká maziva společnosti TotalEnergies Marketing Česká republika a Slovensko.



Nejen většina laické veřejnosti, ale i někteří mechanici se domnívají, že pro výrobu motorového oleje se použije minerální nebo syntetický olej (popř. jejich kombinace), kdy je zažité, že syntetický olej musí být přece výkonnější a lepší než minerální. Případná zmínka o použití recyklovaného oleje vyvolává krajní nedůvěru v daný produkt. V tomto článku se pokusím zbořit mýty a domněnky ohledně složení nejen motorových olejů, jejich výkonnosti, možném značení a případném použití recyklovaných olejů.

Když se řekne základový olej

Pokud budeme hovořit o základových olejích, tak jich existuje mnohem více a pro výrobu motorových olejů se nepoužívají jen zmiňované dva typy. Pro výrobu moderního motorového oleje je potřeba vyvážená směs zákla-

dových olejů a aditiv, které budou optimálně spolupracovat. Zvolená směs aditiv musí být plně rozpustná v základovém oleji bez zpětného vypadávání sraženin, a to i při extrémní zátěži a po ní.

Jako jednoduchý příklad mohu uvést motorový olej, u kterého výrobce deklaruje, že je „vyrobený ze 100% PAO (syntetického) základového oleje“. Pokud by tato informace byla zcela pravdivá, potom by v tomto konkrétním případě pravděpodobně nebyla použita například vysokotlaká aditiva (EP/AW) na bázi fosforu nebo síry, tedy ani aditiva typu ZDDP, která se velmi špatně rozpouštějí právě v základovém oleji typu PAO. Případné použití vyššího množství této aditivace by mohlo znamenat zpětné srážení aditiv. V tomto konkrétním případě je příčinou to, že základové oleje typu PAO jsou tzv. nepolární, bez aromátů, a proto je v nich problematické rozpouštět vysoce polární látky, jako např. sulfidy nebo fosfáty.

Pro bezproblémové rozpouštění se proto PAO obvykle kombinuje s jiným typem základového oleje, ve kterém jsou daná aditiva lépe rozpustná. Proto to v praxi může být tak, že v tomto případě je vhodný aditivační balíček rozpuštěn v nějakém dalším nosiči, např. esterovém oleji,

TÉMA MĚSÍCE

ELEKTROMOBIL
NEFUNGUJE BEZ MAZIV

Maziva pro elektromobily představují jednu z nejrychleji se rozvíjejících oblastí automobilového průmyslu. Přestože elektrické vozy nepotřebují klasický motorový olej, využívají řadu technicky vyspělých maziv a provozních kapalin, které zajišťují mazání, chlazení i ochranu elektrických komponentů. Filip Dvořák, technický poradce pro oleje a maziva společnosti AutoMax Group, v článku přibližuje jejich funkci, konstrukční specifiky i očekávaný vývoj této oblasti.

S rostoucím počtem elektrovozidel je stále aktuálnější také otázka maziv pro vozidla s elektrickým pohonem. Jejich použití se však od maziv pro vozidla se spalovacími motory zásadně liší.

Mazání elektrovozidel

Základní a na první pohled patrný rozdíl je v tom, že elektromobily nepotřebují oleje pro spalovací motory, které je nutné často a v pravidelných intervalech měnit, musejí být silně aditivované a důležitá je nejen jejich vysoká oxidační stabilita, ale také odolnost vůči kyselinám a karbonovým úsadám, jež vznikají při spalování paliva.

Na druhou stranu je potřeba si uvědomit, že existují také podobnosti

mezi mazáním vozidel se spalovacími a elektrickými motory. Stále bude potřeba mazat některé části ovládání, náboje kol apod.

Tepelný management

Funkce, která je však rozdílná, je chlazení a případný ohřev, a to zejména trakčního akumulátoru. Ten je nutné udržovat během provozu i nabíjení v optimální teplotě. Veškerý tepelný management v elektrovozidlech dnes řídí software, který udržuje ideální provozní podmínky akumulátoru.

U novějších vozidel se můžete setkat například s tím, že pokud nastavíte v navigaci jako cíl rychlonabíječku, software začne několik minut před pří-

jezdem k ní temperovat akumulátor na ideální teplotu pro rychlonabíjení.

Chlazení

Při rychlonabíjení dochází k intenzivnímu zahřívání trakčního akumulátoru, který je proto nutné účinně chladit. Chlazení je však vyžadováno i během některých jízdních režimů. Při chlazení se nechladí pouze akumulátor, ale také další části elektrického pohonu, například invertor a samotný elektromotor.

Některé akumulátory (Nissan Leaf) jsou chlazeny pouze vzduchem, jinde se používá chlazení kapalinou, které je obecně účinnější (Škoda Enyaq nebo

TÉMA MĚSÍCE

Opět se vracíme k tématu, kterému jsme se na stránkách AutoEXPERTU již věnovali. Specialista Vladimír Třebický pro vás shrnuje vlastnosti syntetické nafty jako jednoho z paliv budoucnosti.



PARAFINICKÁ MOTOROVÁ NAFTA – HVO

Hydrogenovaný rostlinný olej (HVO – hydrotreated vegetable oil) je směsí uhlovodíků získaných katalytickým hydrogenačním zpracováním rostlinných olejů, živočišných tuků nebo odpadních surovin z potravinářského průmyslu. Jako biosložka je alternativou k FAME (metylestery mastných kyselin) a pro jeho výrobu se používají tytéž suroviny, ale má daleko lepší palivářské a fyzikálně-chemické vlastnosti.

HVO má velmi dobré využití jako palivo pro vznětové motory díky své chemické podobnosti s fosilní naftou. Na rozdíl od FAME neobsahuje kyslík a má parafinickou strukturu, která zajišťuje vysokou stabilitu a výborné nízkoteplotní vlastnosti. Díky tomu lze HVO využívat jako čisté palivo HVO 100 nebo mísící složku do motorové nafty v množství 30 % obj. až 35 % obj., aniž by to vyžadovalo speciální úpravy motorů nebo ovlivnilo jejich homologaci. Jediným omezením je spodní limit hustoty pro motorovou naftu, který je pro nafty pro mírné klima ve všech třídách 815 kg/m³.

Suroviny

Suroviny pro výrobu HVO mohou zahrnovat různé druhy olejů, jako jsou např. řepkový a slunečnicový olej, ale také živočišné tuky a především odpadní suroviny z potravinářského průmyslu (obr. 1). V současné době tvoří odpadní



1 Příklad surovin pro výrobu HVO.

TÉMA MĚSÍCE**SITUACE NA TRHU
S MAZIVY**

Proč zdražují motorové oleje a proč chybí hlavně oW-20 a oW-30? Na tyto otázky vám v následujícím článku odpoví Josef Třetina, jednatel společnosti Top Oil Services, s. r. o. Ta je výhradním dovozcem produktů společnosti Kuwait Petroleum/Q8Oils.

Evropský trh s mazivy se od začátku roku 2026 dostal pod výrazný tlak. Ceny základových olejů rostou, dodací lhůty se prodlužují a u některých moderních motorových olejů je dostupnost omezená. Nejviditelnější je situace u nízkoviskózních syntetických motorových olejů oW-20 a oW-30, které jsou technologicky i surovinově náročnější než starší viskozitní třídy.

Co za tím stojí?

Hlavní příčinou zdražení je narušení dodavatelských toků v oblasti Hormuzského průlivu. Tato námořní trasa je klíčová nejen pro ropu a plyn, ale nepřímo také pro petrochemii a výrobu základových olejů. Evropa je u kvalitních základových olejů, zejména Group III, významně závislá na dovozech z Blízkého



kého východu a Asie. Jakmile se zvýšilo riziko v této oblasti, okamžitě vzrostly náklady na dopravu, pojištění a dostupnost námořních kapacit. Současně se na trhu objevilo stahování cenových nabídek, zkracování jejich platnosti a alokace dostupných objemů.

Druhým zásadním faktorem je omezení části výrobních kapacit pro základové oleje Group III. Právě tato skupina je pro moderní syntetické motorové oleje klíčová, protože nabízí vysoký viskozitní index, dobrou oxidační stabilitu, nízkou odparnost a vhodné vlastnosti pro nízkoviskózní formulace. Výroba Group III je technologicky náročná

a soustředěná do omezeného počtu rafinerií a speciálních jednotek. Pokud dojde k výpadku nebo omezení těchto kapacit, nelze objemy rychle nahradit jiným základovým olejem bez vlivu na formulaci, výkonové parametry a schválení OEM. Jen pro představu:

