

SCEGLIERE IL GIUSTO LUBRIFICANTE

Olio, questo è

Qualità e prezzo variano per l'estrema sofisticazione richiesta dalle Case. La scelta è resa più difficile da prescrizioni qualitative fuorvianti. E sbagliare prodotto può provocare notevoli danni. Facciamo un po' di chiarezza (con i nostri consigli)

Avete controllato il livello dell'olio e dovete rabboccarlo? Attenzione. Perché non è per nulla facile scegliere il lubrificante giusto. Che, per giunta, potrebbe costare come uno Champagne millesimato. Rispetto a una volta gli oli si sono, infatti, specializzati, dato che molte Case automobilistiche hanno emesso specifiche qualitative che si aggiungono a quelle tradizionali, formulate dall'Api (American petroleum institute) e dall'Acea (l'associazione dei costruttori europei). Per le Case, insomma, non vale più la vecchia, aurea regola secondo cui «la specifica più recente identifica l'olio migliore per qualsiasi auto».

La situazione si è così complicata che persino chi ha esperienza trova qualche difficoltà nel decifrare le indicazioni riportate sulle confezioni di olio.

Come si è arrivati a questo punto? Sostanzialmente per tre motivi. Il primo è la volontà delle Case di limare i consumi di combustibile, che ha portato all'impiego di lubrificanti con bassa viscosità. Il secondo è dovuto al desiderio di allungare l'intervallo di cambio dell'olio. Il terzo, infine, consiste nella necessità di ottemperare alle normative antinquinamento. Ma andiamo con ordine.

1 SI RISCHIA PER I CONSUMI
La corsa alla riduzione dei consumi impone di sfruttare tutte le soluzioni possibili: ogni contributo, anche piccolo, è utile per raggiungere il risultato. E l'impiego di un olio motore più fluido

15W-40 MINERALE
Lubrificante multigrado «base», per le auto vecchie senza esigenze

11€

5W-30 SINTETICO
Olio di elevata qualità, adatto ai motori a benzina e diesel più moderni

18€

5W-30 VW507.00
Lubrificante di lunga durata, dedicato alle diesel con Dpf del Gruppo VW

25€

agevola. Così da qualche anno le Case prescrivono per i loro modelli oli 0W-30 o 5W-30, in luogo dei 10W-40 o 15W-40 utilizzati in passato. Gli oli a bassa viscosità, però, vanno impiegati solo nei motori progettati ad hoc e possono danneggiare gli altri. Addirittura in passato si sono manifestati problemi di usura delle camme e dei cuscinetti dell'albero motore anche nei propulsori dedicati. Così è stata creata un'ulteriore categoria di lubrificanti: la gradazione SAE è la stessa (es. 5W-30), ma la viscosità a caldo e sotto sforzo è mag-



il problema

giore (per i tecnici la viscosità HTHS - High Temperature High Shear deve essere di almeno 3,5 mPa.s contro i 2,9 degli altri oli).

2 IL CAMBIO SI ALLUNGA
50 anni fa il cambio dell'olio si faceva ogni 2500 km. Oggi si possono raggiungere anche percorrenze 20 volte superiori. Dipende dal tipo di motore (benzina o diesel, con o senza Dpf), dalle condizioni d'impiego (monitorate dai sistemi di bordo) e, soprattutto, dalla qualità del lubrificante. Per questo le Case che offrono intervalli di cambio olio prolungati e in funzione dell'uso hanno emesso specifiche qualitative appositamente sviluppate per valutare la resistenza del lubrificante all'impiego esteso. Il bello è che i requisiti prescritti si sommano agli altri e, di solito, cambiano da un costruttore all'altro: pertanto non è detto che un certo olio, anche di grande qualità, approvato da una Casa sia adatto per altri modelli. Ma se non si usa il lubrificante «doc»? Di solito gli intervalli di cambio olio si accorciano drasticamente.

3 POCHI DEPOSITI NEL CAT
Le norme antinquinamento che si sono succedute sin dai primi anni 90 hanno imposto l'impiego di dispositivi, come il catalizzatore, la valvola Egr e il filtro antiparticolato, la cui funzionalità può essere compromessa dai depositi di sostanze contenute nell'olio motore. E, dato che le norme prescrivono che le emissioni non degradino anche dopo più di 100.000 km, è necessario limitare il consumo di olio e il contenuto d'ingredienti dannosi per i dispositivi antinquinamento. Ecco così i lubrificanti Low Saps, ovvero con basso contenuto di ceneri solfate, fosforo e zolfo.

REQUISITI CODIFICATI

Questi requisiti e tutti gli altri da sempre richiesti agli oli motore (potere detergente, disperdente, antiossidante eccetera) sono codificati nelle specifiche qualitative, siano le Api siano le Acea o quelle delle singole Case. E l'approccio di americani ed europei è diverso. I primi hanno conservato lo schema

RABBOCCO DIFFICILE

Anche l'acquisto di un litro d'olio motore per un semplice rabbocco può essere un problema: le indicazioni sui flaconi sono spesso lacunose e le specifiche indicate dal costruttore non sono di facile decodifica.

PER LE AUTO DEL **GRUPPO VOLKSWAGEN** SOLO **PRODOTTI DEDICATI**

BENZINA	DIESEL	MODELLI	INTERVALLO DI CAMBIO OLIO (km)	TIPO DI OLIO
501.01	505.00	Benzina e diesel non iniettori-pompa	15.000/1 anno	15W-40 minerale
502.00		Benzina prodotti fino al 2000		5W-40 semisintetico
	505.01	Diesel (anche con iniettori-pompa)	Fino a 30.000/2 anni	0W-30 sintetico
503.00		Benzina con Longlife Service		
	506.00	Diesel con Longlife Service non iniettori-pompa e Lupo 3l Tdi		
	506.01	Diesel con Longlife Service (anche con iniettori-pompa)	Fino a 50.000/2 anni	
504.00		Benzina a iniezione diretta Fsi con Longlife Service	Fino a 30.000/2 anni	5W-30 sintetico
	507.00	Diesel con filtro antiparticolato	Fino a 50.000/2 anni	

Un litro di olio può costare come **Champagne millesimato**

FLUIDI E LUBRIFICANTI

PRODOTTI CONSIGLIATI E LORO CARATTERISTICHE

Impiego	Caratteristiche qualitative dei fluidi e lubrificanti per un corretto funzionamento della vettura	Fluidi e lubrificanti originali	Intervallo di sostituzione
Lubrificanti per motori a benzina	Lubrificanti con base sintetica di gradazione SAE 5W-40. Qualificazione FIAT 9.55535-S2.	SELENIA K P.E.	Secondo Piano di Manutenzione Programmata
Lubrificanti per	Lubrificanti con base sintetica di gradazione SAE 5W-30. Qualificazione FIAT 9.55535-S1.	SELENIA WR P.E.	Secondo Piano di Manutenzione

CONSCENZA
DELL'AMBIENTE
SICUREZZA
AVVIAMENTO
E FLUIDITÀ
SPE
E MESSAGGI
INTELLI

RESTRITTIVE ANCHE PER LA «PICCOLA»
Perfino in un'utilitaria come la nuova Fiat «500» la prescrizione dell'olio è molto precisa e restrittiva. In particolare per la versione diesel.

Per il corretto funzionamento delle versioni Multijet con DPF utilizzare esclusivamente il tipo di lubrificante originale. In casi di emergenza, ove non disponibile il prodotto originale, effettuare un solo rabbocco massimo di 0,5 l e recarsi appena possibile presso la Rete Assistenziale Fiat.

In caso di utilizzo di prodotti SAE 5W-40 e SAE 5W-30 non originali, sono accettati lubrificanti con prestazioni minime ACEA C3 per i motori benzina, ACEA C2 per i motori Diesel; in questo caso non sono garantite le prestazioni ottimali del motore.

L'utilizzo di prodotti con caratteristiche inferiori rispetto a ACEA C3 e ACEA C2 potrebbe causare danni al motore non coperti da garanzia.

Per condizioni climatiche particolarmente rigide richiedere alla Rete Assistenziale Fiat il prodotto appropriato della gamma **Selenia**.



«l'olio migliore funziona bene su tutte le auto» e le specifiche sono facili da interpretare, mentre i secondi hanno finito per creare una classificazione dei lubrificanti che genera confusione nei consumatori. Le specifiche Api, infatti, sono composte da due lettere: la prima indica il tipo di motore cui è destinato l'olio (S per i benzina e C per i diesel) mentre la seconda esprime la qualità dell'olio, in ordine alfabetico crescente. Se, per esempio, per un'auto è prescritto un olio Api SH, andranno bene, anzi meglio, anche lubrificanti con specifica SJ, SL o SM.

Nel 1996 le Case europee avevano sviluppato una nuova classificazione, tuttora in vigore, basata su una lettera (A per i benzina e B per i diesel) e un numero (1, 2, 3...), che originariamente indicava il livello qualitativo. La sigla della specifica, poi, andava completata con l'anno di emissione, come A1-96. Un

POCO INTUITIVE LE PRESCRIZIONI DELLE CASE EUROPEE

BENZINA E DIESEL	
A1/B1	Bassa viscosità; adatto solo per motori specificamente progettati
A3/B3	Per condizioni d'uso severe o per lunghi intervalli di cambio olio
A3/B4	Per alte prestazioni; può anche essere impiegato ove prescritto un olio A3/B3
A5/B5	Bassa viscosità e lunghi intervalli di cambio olio; adatto solo ai motori specificamente progettati
PER MOTORI CON CATALIZZATORE E DPF	
C1	Bassa viscosità e minimo saps; buon potere antiusura
C2	Bassa viscosità e basso saps; buon potere antiusura
C3	Bassa viscosità e basso saps; ottimo potere antiusura
C4	Bassa viscosità e basso saps; ottimo potere antiusura

NOTA. La bassa viscosità riduce il consumo di combustibile, il basso saps (ceneri solfate, fosforo, zolfo) allunga la vita del catalizzatore e del filtro antiparticolato. Tutti gli oli della classe C vanno impiegati solo se prescritti dalla Casa.

MA QUAL È IL MIGLIORE?

La tabella a lato mostra le specifiche Acea (l'associazione delle Case europee) del 2007. Da notare come all'aumentare della categoria (il numero dopo la lettera) non corrisponda un olio migliore d'impiego generale. Nella pagina a fianco, le specifiche Volkswagen attuali e i campi d'impiego.

mentre gli automobilisti vogliono prezzi più ragionevoli

olio Acea A3-96, quindi, era migliore di un A2-96 che, a sua volta, superava un A1-96. Nei sei aggiornamenti delle specifiche Acea le cose si sono, però, complicate. Nel 2004, infatti, le classi per i motori a benzina e diesel sono state accorpate e ne è stata creata una nuova, identificata dalla lettera C, che sta per Catalyst compatibility oils, ovvero oli compatibili con i catalizzatori (e con i filtri antiparticolato), e divisa in quattro categorie. Fin qui nulla di male, ma il problema è il fatto che le categorie non sono in ordine crescente di qualità e identificano lubrificanti con caratteristiche particolari, tali da essere adatti a certi motori e dannosi per altri (vedere la tabella sopra).

IL REBUS SI COMPLICA

Al rebus si aggiungono, infine, le specifiche delle Case: le più note sono quelle Volkswagen (nella tabella della pagina a fianco sono riportate quelle ancora in vigore), ma molti altri costruttori hanno emesso i loro requisiti per gli oli motore. A complicare ulteriormente le cose, le stesse specifiche vengono in qualche caso aggiornate; così sui flaconi di olio andrebbe riportata anche l'edizione della norma, ma ciò viene fatto di rado.

Tale sofisticazione dell'olio motore, soprattutto nel caso dei motori diesel, ha portato a un notevole aumento del costo (i listini arrivano anche a 25-26 euro al litro, come dire 50.000 delle vecchie lire) e a una grande difficoltà nella scelta, anche per un semplice rabbocco. E, come se non bastasse, talvolta il lubrificante adatto alla propria auto si trova soltanto presso le concessionarie. Inoltre i piccoli produttori di olio si trovano in una situazione critica, perché non è conveniente sviluppare un olio speciale (i test di laborato-

rio e al banco costano decine di migliaia di euro) e in casi estremi perfino le Case più note sono costrette ad acquistare il lubrificante da un monopolista per poi rivenderlo con il proprio marchio.

FA FEDE IL LIBRETTO

Che cosa fare, quindi, quando si deve rabboccare o sostituire l'olio? Facciamo qualche esempio concreto, tenendo sempre presente che il documento da consultare è il libretto di uso e manutenzione della vettura, che riporta le indicazioni su cui basarsi.

Auto a benzina o diesel, con qualche anno di vita o più anziane. A parte il caso dei modelli del Gruppo Volkswagen e quelli, come le BMW, per cui può essere richiesto un olio «longlife», è sufficiente acquistare un prodotto che abbia la giusta viscosità e che rispetti le specifiche (Acea o Api) prescritte. Evitare gli oli 0W30 o 5W30 se non richiesti.

Vetture del Gruppo Volkswagen. Il lubrificante deve rispettare la specifica prescritta, compreso l'anno di edizione della norma. Nel caso di modelli con Longlife Service è possibile utilizzare oli non «longlife», ma l'intervallo di cambio olio si riduce a un valore fissato, che non dipende più dall'uso.

Modelli BMW. Necessari oli «longlife» BMW, ma attenzione all'edizione della norma.

Auto diesel con filtro antiparticolato. Attenersi alle indicazioni del costruttore sulle specifiche e sulla frequenza di sostituzione (l'olio deve essere sostituito all'accensione di una spia o se supera una tacca dell'astina).

Attenzione, infine, ai cambi a prezzo fisso proposti da alcuni centri di assistenza rapida: viene impiegato un lubrificante di media qualità, non adatto a tutte le auto. ●●●

In conclusione Invochiamo semplicità

Il progresso tecnico non si può arrestare e sono benvenuti tutti i sistemi atti a limitare l'inquinamento, compresi lubrificanti più scorrevoli e non dannosi per il catalizzatore e il filtro antiparticolato. Ma le Case non dovrebbero dimenticare che ciò non deve comportare ulteriori spese e complicazioni per i clienti. Richiedere l'uso di oli su misura, con prezzi esagerati, non va nella direzione giusta. In quest'ambito le auto diesel sono più critiche: la spesa per il lubrificante può essere sostenuta e non solo per la qualità richiesta, visto che con il filtro gli intervalli di cambio olio possono ridursi se si usa l'auto su percorsi cittadini o molto trafficati.