



## Quale olio?

Sommario:

- [La fiera delle banalità](#)
- [Quale olio scegliere?](#)
- [Come verificare se esiste una certificazione specifica?](#)
- [Esiste una "gerarchia" di qualità tra gli olii?](#)
- [Come comportarsi se non si può disporre dell'olio adatto?](#)
- [Conclusione](#)

### La fiera delle banalità

#### - **Gli olii sono tutti uguali**

--Falso; alla loro base (80/85 % del volume totale), minerale, sintetica o mista e che è certamente identica fra le varie marche, si aggiunge il 15/20 % di additivi che vanno da un minimo di sette sino a qualche decina, e sono questi a dare pregio e caratteristiche specifiche al lubrificante.

#### - **Il prezzo dell'olio è condizionato dai costi di distribuzione**

--Vero solo in parte; la ricerca nella formulazione e nello sviluppo di nuovi additivi ha un costo elevato che inevitabilmente si ripercuote sul prezzo finale.

#### - **Motori simili di costruttori diversi hanno tutti le stesse necessità di lubrificazione**

-- Falso; motori apparentemente simili possono avere esigenze di lubrificazione molto diverse tra loro, perchè la tecnologia costruttiva (materiali, sistema di raffreddamento, dispositivi ausiliari, tipo di distribuzione, controllo delle emissioni, ecc..) è quasi sempre specifica.

### Ed allora, quale olio scegliere?

La risposta, per quanto banale, è semplice: uno fra quelli che rispettano le specifiche del costruttore.

#### **Perchè?**

**Per chi crede che sia semplice** scegliere un olio alternativo fra quelli in commercio, ecco qui di seguito un piccolo elenco delle variabili da considerare quando si sceglie un olio motore (ognuna di esse ha un suo ruolo preciso nella certificazione che ogni costruttore assegna ad uno specifico prodotto delle compagnie petrolifere interpellate).

- **In aggiunta ai componenti base** di un motore alternativo (bielle, pistoni, ecc..), si può avere la presenza o meno di: turbo, FAP, variatori di fase, distribuzione a catena, distribuzione ad ingranaggi, distribuzione mista, testata multivalvole, punterie idrauliche, scambiatore acqua/olio, radiatore dell'olio, ecc..

- **Possono essere diverse** le caratteristiche costruttive relative a: quantità complessiva di olio, capienza e tipologia del suo filtro, forma e concezione delle fasce elastiche, profilo delle camme della distribuzione, regime massimo di rotazione del motore, tempo impiegato dal motore per raggiungere la temperatura ottimale di lavoro, tipo di carburante utilizzato, ecc..

- **Ogni costruttore ha** inoltre come obiettivo il rispetto scrupoloso delle norme antinquinamento.

**Le variabili sono tante** già se fossero tutte comprese in questo elenco, vero?

**E le combinazioni fra queste** varie caratteristiche sono molto diverse anche se ci si limita ad esaminare le diverse motorizzazioni che ogni singolo costruttore di auto propone.

**E' proprio alla luce** di queste diverse esigenze che ogni costruttore commissiona ad un certo numero di [compagnie petrolifere](#) una serie di test specifici aggiuntivi rispetto a quelli standard che portano alle classificazioni di base (ACEA, API, SAE, ecc).

**Il numero di test** complessivi può essere anche di qualche decina, ed il risultato porta alla formulazione in additivi di un prodotto che ottiene quindi l'omologazione del costruttore che ha richiesto i test, essendo risultato rispondente alle esigenze specifiche di quel particolare propulsore.

**Dato però** che, all'interno della gamma proposta da ogni singola compagnia petrolifera, si possono trovare prodotti con la **stessa base** (ad es: sintetica), con la **stessa gradazione** (ad es: 15W-40) e con le **stesse specifiche** internazionali (ad es: ACEA A3/B3), occorre scegliere fra questi quello che ha ottenuto anche l'omologazione del costruttore dell'auto, sempre riportata, quando è stata attribuita, nella scheda descrittiva del lubrificante.

**Sembra questione di sottigliezze** ma non lo è, se solo si considera l'impegno economico sia del costruttore di auto sia delle compagnie petrolifere, che c'è dietro questo tipo di certificazione.

**Non è detto che i lubrificanti privi di una certificazione specifica siano inadatti a lubrificare** un particolare motore, ma **non esiste un metodo pratico** per verificarlo (se non a proprie spese) e quindi non è affatto semplice scegliere un **lubrificante alternativo**, anche se, ci si passi la piccola polemica, ogni meccanico indipendente ha sempre pronta la soluzione (miracolosa, che costa poco e va bene) ad hoc, salvo poi attribuire al costruttore dell'auto ogni e qualsiasi malfunzionamento, legato alla lubrificazione ([morchie](#), incrostazioni, grippaggi, ecc..), dovesse manifestarsi nel motore.

**Inoltre**, generalmente sfruttando la barriera psicologica dei 10.000 Km, viene consigliata la sostituzione anticipata del

lubrificante rispetto a quanto previsto dal costruttore ed in questi casi è quindi opportuno valutare anche se di reale risparmio si tratta, visto che se ne faranno sostituzioni più frequenti.

**Ma certamente possiamo anche sbagliarci...**

**Infine, i problemi** derivanti dall'utilizzo di un lubrificante non adatto sono **spesso subdoli** (aumento del consumo di carburante o dell'olio stesso, rumorosità, incrostazioni che pregiudicano anche il corretto smaltimento del calore, ecc..) tanto da essere spesso attribuiti ad altre cause.

**Va detto che non sempre** l'uso che si fa dell'auto giustifica una formulazione specifica degli additivi dell'olio, ma è anche vero che non abbiamo alcun metodo pratico per valutare a **quali delle caratteristiche avanzate** del lubrificante possiamo rinunciare, perchè non sappiamo qual'è la **composizione specifica** di ogni singolo olio nè, quand'anche lo sapessimo, sapremmo valutarne **l'impatto su ogni specifico componente** del motore.

**A conferma** proponiamo qui di seguito un **estratto** di uno dei tanti documenti che Renault mette a disposizione delle **strutture di assistenza** ufficiali per supportarle nel corretto svolgimento delle **operazioni di manutenzione**.

Componente	Periodicità km (maximo)	Periodicità ore (maximo (anno))	Azione
FILTRO DELL'OLIO MOTORE	40.000		SOSTITUZIONE
7° CAMBIO OLIO MOTORE	40.000		SOSTITUZIONE
SOSTRUZIONE RENAULT (UNICO)	40.000		SOSTITUZIONE
FILTRO DELL'ARIA	40.000		SOSTITUZIONE
CAMBIO SUCCESSIVO DI SOSTITUZIONE OLIO	30.000	5	CAMBIO OLIO SUCCESSIVO
SEMPRE PIU' LUNGO DI MANUTENZIONE SOSTITUIRE	30.000	5	CAMBIO OLIO SUCCESSIVO
FILTRO DEL CARBURANTE	40.000		SOSTITUZIONE
FILTRO DELL'ACQUA	40.000		SOSTITUZIONE
LUBRIFICANTE DI RAFFREDDAMENTO	100.000		SOSTITUZIONE OLIO B
LUBRIFICANTE DEL FRENO	100.000		TAMPONE DELL'OLIO
SEMPRE PIU' LUNGO DI MANUTENZIONE SOSTITUIRE	100.000	5	SOSTITUZIONE

Gradazioni ACEA:  
Motore B5, EC2: 15W/50  
Motore EC, EC2: 15W/50  
Motore EC, EC2: 15W/50  
Motore EC, EC2: 15W/50

Come si può notare le **gradazioni possibili** per gli oli che permettono un intervallo **più lungo** di manutenzione sono **in parte identiche** a quelle che ne consigliano invece una sostituzione **più ravvicinata**.

A **poco o nulla** serve quindi affidarsi **unicamente** alla sola classificazione, ancora utilizzata ma, in verità, **non al passo** con l'evoluzione dei materiali, **ACEA**.

**Inoltre alcuni componenti** accessori dei motori Diesel, come **EGR** e **FAP**, risentono notevolmente dell'**eccesso di residui** generati dall'utilizzo di **oli di bassa qualità o inadatti** a questo tipo di propulsore.

Come verificare se esiste una certificazione del costruttore?

**E' innanzitutto utile** partire dai prodotti consigliati, riportati nel libretto di uso e manutenzione dell'auto, e verificare se essi riportano, nella loro **scheda tecnica** consultabile via Web, una **specificata omologazione**.

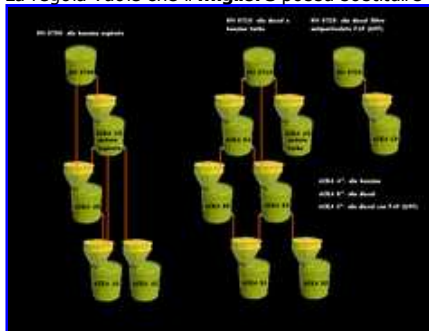
**Qualora essa manchi**, ciò significa che è sicuramente possibile utilizzare un lubrificante alternativo e la scelta può essere indirizzata verso prodotti le cui **caratteristiche complessive siano paragonabili** a quelle del lubrificante consigliato dal costruttore, desumendole sempre dalle loro **schede tecniche**.

**Ultima considerazione ma non meno importante:** l'uso di un olio adatto rappresenta anche un **vantaggio ecologico** perchè riduce l'inquinamento durante l'utilizzo del motore e permette di percorrere con un solo rifornimento (salvo eventuali rabbocchi) **tutti i chilometri** che il costruttore prevede negli intervalli di manutenzione.

**Naturalmente questi vogliono essere solo alcuni consigli** perchè possiate godere al meglio e più a lungo possibile di quel sostanzioso impegno economico che si chiama automobile e **non abbiamo certo la pretesa** di avervi dato informazioni incontestabili e definitive.

Esiste una "gerarchia" di qualità tra gli oli?

La regola vuole che il **migliore** possa sostituire il **peggiore**, anche nei rabbocchi, ma **non viceversa**.



Limitatamente al mondo **Renault** ed ai lubrificanti **ELF** attualmente consigliati qui a lato la visualizzazione grafica della **gerarchia di sostituzione**.

Quello più in **alto**, naturalmente può "rifornire" quello più in **basso** ma **non viceversa**.

**Non ci si meravigli** se, dalla figura esemplificativa qui a lato, si rileva che un olio ACEA B4 può sostituire o integrare un B5, teoricamente più pregiato. In realtà **l'apparente anomalia** deriva dal fatto che gli oli ACEA A1, B1 e B5 sono formulati per essere **"anche"** economizzatori di carburante, ma le loro proprietà fondamentali sono **già presenti** in altri oli.

Nella figura è anche **presente l'olio B1**, ma esso è citato unicamente per **completezza** della gerarchia qualitativa, ma il suo uso è **decisamente sconsigliato** anche nei motori Diesel di **vecchia generazione** su veicoli

fabbricati **prima del Gennaio 2001**.

Come comportarsi se non si può disporre dell'olio adatto?

Nel **libretto** che equipaggia l'auto, relativo alla **manutenzione**, viene prescritto di **dimezzare** tutte le **scadenze chilometriche** (ad esempio ogni 15.000 Km o 1 anno invece dei previsti 30.000 Km o 1 anno) quando il veicolo non è stato rifornito con **lubrificanti** sicuramente **certificati** dal costruttore Renault.

**Comunque, per chi volesse verificare il risultato delle sue scelte**, esistono anche strutture che si occupano (a pagamento) di **sottoporre a test il lubrificante** che è stato utilizzato all'interno del motore della vostra auto, e di fornirvi in pochi giorni alcune schede di risultati.