



babbucciodonosor

ANCORA SUI CARBURANTI.

21 December 2012

Parliamo ancora di carburanti, tralasciando volutamente la benzina dato che i suoi problemi sono "trascurabili" nei confronti di quelli del **gasolio**. Una sola avvertenza per la benzina, se la vostra auto ha anche un impianto a gas, indifferente se metano o gpl, evitate di tenerne molta nel serbatoio, dato che la benzina verde invecchia rapidamente e floccula, al contrario della vecchia super, impestando serbatoio e filtro.

Siamo in pieno inverno ed è l'ora dei gasoli invernali, artici e non. Teoricamente l'Artico dovrebbe essere fatto con un petrolio di tipo leggero, cioè Arabian Ligth o Mare del Nord, praticamente quello fatto così è venduto dove ci si fanno i soldi, non in Italia.

Quello che viene venduto normalmente è un gasolio un po' più additivato verso il freddo, con additivazioni di isobutano e isopropano, niente di speciale, il gasolio artico vero viene venduto in pochi distributori dove fa freddo sul serio, e in genere in quota.

Il gasolio invernale... mi sembra l'araba fenice, che vi sia ciascun lo dice, ove sia niun lo sa, e da quel che so esce dalle raffinerie quando arriva il freddo vero e non prima, basta vedere quante auto si fermano alla prima ondata di gelo a -4°/-5°.

Il gasolio agricolo teoricamente dovrebbe essere uguale a quello del distributore, ma praticamente viene fatto senza additivi migliorativi, il che significa che lavora abbastanza bene solo a carico costante e basso numero di giri, avendo un basso indice e basso numero di Cetano, ai limiti di legge, e spesso si porta appresso molta umidità e tar, ecco spiegato perchè nelle auto (è contrabbando non scordiamocelo) fa percorrenze inferiori, fino al 30 %, e dà parecchi problemi, diventando una bella gelatina di paraffina, che intasa e blocca tutto, filtri, pompa, tubazioni, appena la temperatura gironzola attorno allo zero; in quei giorni mezzo paese dove abito ha le auto che non si avviano, chissà perché.

Sempre più spesso questo gasolio viene fatto partendo NON da "crude oil" (greggio) ma con cracking catalitico/termico della Nafta, che non è il gasolio che voi conoscete, bensì olio combustibile per centrali termoelettriche, anche Atz, cioè alto tenore di zolfo, e che in determinati periodi dell'anno costa molto ma molto di meno del greggio.

Vero è che le sue rese non sono esaltanti, ma altrettanto vero è che i margini sono molto soddisfacenti. Se ne comprano svariate petroliere che, una dopo l'altra,

arrivano in raffineria, vengono lavorate e chi s'è visto s'è visto. Le raffinerie si sporcano un po' più del solito, ma sono gli inconvenienti del mestiere e il gioco vale la candela, visti i guadagni.

Anche il gasolio normale sempre più spesso viene purtroppo prodotto da questa "materia prima"; ovviamente il prodotto che ne risulta porta consistenti tracce di asfalteni, tar disciolti (catrami) e simili prodotti pesanti, e anche l'acqua talvolta è superiore a 200 mg/lt, il che spiega come certe Egr e certi collettori aspirazione si intasino, e anche la presenza di residuati algali nei serbatoi.

Questo gasolio dove va a finire? Agricoltura e riscaldamento in primis, regolarmente nelle reti Low cost, e spesso nelle offerte a prezzi stracciati, mentre nei distributori gestiti direttamente dal Marchio va solo prodotto di buona qualità.

Pertanto dire che il gasolio è uguale dappertutto è una emerita fesseria.

Nel gasolio da riscaldamento invece non vengono messi gli additivi antilacca che impediscono l'incollamento delle fasce elastiche, cetano poco o niente, mentre viene messo un bel colorante rosso, e l'uso è da SCEMI, oltre che contrabbando bello e buono, perché in pochi km appena il motore si scalda per bene si incollano fasce elastiche e si tappano gli iniettori.

Lo zolfo che viene tolto ai gasoli normali dovrebbe essere recuperato nelle guardie idrauliche dei convertitori di Claus, ma di raffinerie che lo hanno e lo usano se ne sa poco o nulla.

Se abitate vicino a un porto date un'occhiata alle navi, che bel fumo nero e puzzolente emanano, e già che ci siete annusate i diesel dei pescherecci, l'inconfondibile odore dell'SO₂ è sempre presente.

Per distillare il gasolio ci sono svariati modi.

- Primo modo: si prende dell'ottimo petrolio del Mare del Nord o dell'Arabian Ligth, lo si manda in raffineria, si scalda, si distilla, crakizza, raffina, additiva e lo si vende.
- Secondo modo: si prende del petrolio russo lo si scalda, distilla, si crakizza, raffina, additiva e lo si vende.
- Terzo modo: si prendono delle nafte, si scaldano si crakizzano, catalizzano, raffinano, additivano e lo si vende
- Quarto modo: si prende dello slurry, si scalda, si crakizza, raffina, additiva e lo si vende.

Tutti e quattro i modi producono gasoli che rispettano la normativa Uni En590, ma i risultati sul motore sono differenti e di brutto perché i risultati non sono uguali. Vediamo cosa esce fuori.

Gasoli Hyq (alta qualità): sono quelli prodotti con petrolio buono, addittivati alla grande, ma da svariate compagnie vengono venduti a prezzo d'affezione. Costano di più, ma la percorrenza è superiore, la pulizia del circuito di alimentazione aria/gasolio garantita, sono sconsigliati se avete una macchina con Dpf, e fate pochi

chilometri, per la loro tendenza a depositare fuliggine in ingresso dpf e relativi casini con le rigenerazioni.

Gasolio normale, be' fa il suo onesto lavoro e a lungo andare sporca la famigerata Egr e circuito alimentazione aria, bisogna metterci mano con una pulita o peggio con una sostituzione di pezzi, però succede spesso dopo 100.000 e passa km.

Gasolio low cost, costa 10/14 cent di meno al litro, cioè si risparmia in teoria un 50/70 cent ogni 100 km, calcolando un consumo di 5/6 lt/100 km, ma, e qui c'è un ma grande come una casa, le macchine che usano spesso il gasolio low cost devono facilmente pulire/sostituire la Egr prima, molto prima, delle altre, basta domandare a un meccanico. Quanto hanno risparmiato in 100.000 km?

Arriva la serva con la sua calcolatrice ed esce fuori grosso modo $0,7 \text{ cent} \times 100.000 \text{ km} = 70.000 \text{ cent} / 100 = 700 \text{ €}$, se va bene. Ma non va bene.

Quanto costa smontare Egr/collettore scarico/collettore aspirazione, serbatoio, pompa di bassa, pulire e rimontare? Volete scommettere che non ci bastano 350 Euro? E se malauguratamente occorre cambiare (8 volte su 10) l'Egr e la pompa di bassa? Quanto costa una valvola Egr nuova, e una pompa di bassa?

Lo scoprirete al momento del ritiro. Inoltre volete scommettere che facilissimamente, con tutto quello sporco in giro, occorre mettere mano a iniettori, pompa e regolatore di alta pressione? E con quanto pensate di cavarvela? 50 Eurozzi? E il filtro gasolio ad alta filtrazione acqua? Ci sono dei buontemponi in giro che si fanno montare o montano loro stessi filtri presi su internet a 10/12 € invece dei 40/50 di quel ladro del meccanico, pensano forse che siano ugualmente ad alta filtrazione, se pure sanno cosa sia. E tralascio la valutazione del fermo macchina per carità cristiana.

Roba da ottimisti inguaribili.

Diciamo le cose come stanno, preparatevi e siate saldi: Babbo Natale? Non esiste. E la Befana? Nemmeno.

Infatti devo ancora vedere un motore diesel che regga il gasolio low cost per più di poche decine di migliaia di km, in genere ventimila km sono già una notevole percorrenza. Spesso basta un pieno per arrivare al patatrà.

Purtroppo la situazione qualità gasolio sta peggiorando in Italia, so con certezza che, in molte officine, dall'anno scorso il numero di filtri gasolio sostituiti e serbatoi puliti è aumentato fino a percentuali superiori al 20%, ben oltre una fluttuazione statistica. Per ora il peggioramento sembra a macchia di leopardo in tutta Italia, continuerò a seguire l'evolversi della situazione nei prossimi mesi.

State bene attenti a cosa mettete nei vostri serbatoi, ne va del vostro portafoglio, non vi fate ingannare dalle sirene del risparmio falso.

Estratto da "<http://www.electroyou.it/mediawiki/index.php?title=UsersPages:Babbucciodonosor:ancora-sui-carburanti>"