

Specifiche ACEA.

Dal 1° gennaio 1996 sono entrate ufficialmente in vigore le specifiche ACEA (Associazione Costruttori Europei Autoveicoli) che sostituiscono le precedenti classifiche CCMC. Alla prima edizione hanno già fatto seguito molte edizioni ed attualmente è in vigore quella del 2010. Dall'anno successivo le case automobilistiche hanno reso vincolante, ai fini del riconoscimento del periodo di garanzia dei veicoli di nuova fabbricazione, l'uso di lubrificanti rispondenti alle nuove specifiche.

Fanno parte dell'ACEA i principali costruttori europei, unitamente a Ford Europa e General Motors Europa. L'utilizzo della dicitura ACEA nelle comunicazioni al consumatore è consentita solo ed esclusivamente ai produttori di lubrificanti che:

- sviluppano gli oli motore in ottemperanza al sistema EELQMS (European Engine Lubricants Quality Management System);
- eseguono le prove in laboratori accreditati UNI EN 45001 - ISO 9001;
- producono i lubrificanti in impianti certificati ISO 9002.

Le aziende che commercializzano oli indicati come rispondenti alle specifiche ACEA sono responsabili per tutti gli aspetti di affidabilità del prodotto. Le specifiche prevedono prove più severe e meno flessibili, sempre in linea con le evoluzioni dei motori, e quindi richiedono la messa a punto di lubrificanti capaci di fornire prestazioni nettamente superiori a quelle garantite dai precedenti formulati a fronte della classifica CCMC. Inoltre le specifiche ACEA contemplano per alcune categorie prestazioni di "fuel efficiency" favorendo così lo sviluppo di lubrificanti a bassa viscosità che contribuiscono al risparmio energetico. La risposta alle specifiche ACEA comporta per i produttori di lubrificanti la necessità di centri di ricerca e impianti di produzione adeguati, nonché un maggior costo nella fase di sviluppo dei lubrificanti.

Dal novembre 2004 hanno combinato le classi A e B in un'unica categoria A/B. È stata introdotta la classe C (che recepisce i nuovi motori, sia diesel che benzina, aventi i sistemi di trattamento degli scarichi) ed è stata resa più severa la specifica E per i mezzi pesanti.

Motori a benzina/gasolio di autovetture (classe A/B)

- **A1/B1** per l'uso in motori sviluppati per l'impiego di oli a bassa viscosità;
- **A3/B3** per l'uso in motori aventi intervalli di cambio prolungati;
- **A3/B4** per l'uso in motori che hanno l'iniezione diretta, ma anche applicabile per motori con l'applicazione B3;
- **A5/B5** per l'uso in motori aventi intervalli di cambio prolungati, ma che necessitano di oli a bassa viscosità che consentono la riduzione del consumo di carburante.

Motori diesel/benzina di autovetture con sistema di trattamento allo scarico (classe C)

- **C1** per l'uso in motori con DPF (Diesel Particulate Filter) e TWC (Catalizzatore a 3 vie) che richiedono oli a basso contenuto di ceneri e consentono una riduzione del consumo di carburante;
- **C2** come per la categoria C1 ma con un contenuto di ceneri normale ma che consentono una riduzione del consumo di carburante;
- **C3** per l'uso in motori con sistemi DPF e TWC;
- **C4** oli per alte prestazioni, elevata stabilità viscosimetrica, per l'uso in motori con sistemi DPF e TWC.

Motori diesel di veicoli commerciali (classe E)

- **E2** intervalli di cambio d'olio normali;
- **E4** intervalli di cambio molto prolungati per veicoli appositamente previsti allo scopo, e che sono stati

- sviluppati per il rispetto delle normative antinquinamento Euro 1, 2, 3 e 4;
- **E6** come per la categoria E4 ma rivolta a quei mezzi che hanno il filtro anti particolato e che usano anche gasolio a basso tenore di zolfo;
- **E7** per l'uso in motori che, oltre alle prove antinquinamento Euro 1, 2, 3 e 4, devono superare severissime prove di usura e controllo di depositi. Non sono idonei per i sistemi anti particolato;
- **E9** evoluzione della E7 per oli mild SAPS e per l'uso in motori che hanno il filtro anti particolato e che usano gasolio a basso tenore di zolfo.