

# ANALISI OLIO MOTORE



Il primo servizio "FAI DA TE" di prelievo ed analisi  
dell'olio del TUO motore

**Report di analisi dell'olio lubrificante**

## Risultati analisi olio lubrificante

*Porsche Boxster -* XXXXXXXXXX

Nelle pagine seguenti verranno riprodotti e commentati i risultati delle analisi condotte su # 1 campione di olio lubrificante prelevato dal motore di propulsione del mezzo in oggetto.

Per quanto attiene invece il prelievo e la spedizione dei campioni di olio, si precisa quanto segue:

- Il prelievo è stato effettuato dai nostri tecnici in data 09/11/2019.
- I dati necessari ai fini delle analisi ci sono stati inoltrati in data 09/11/2019.
- I campioni prelevati sono stati spediti al laboratorio di analisi il giorno 11/11/2019.
- I campioni sono stati analizzati il successivo 15/11/2019.

In merito al motore dal quale è stato prelevato il campione di lubrificante, ci è stato dichiarato quanto segue:

Tipo di motore	4 tempi
Alimentazione	Benzina
Costruttore	Porsche
Modello	Boxster MK2
Km totali di esercizio del motore	170.042
Km trascorsi dall'ultimo cambio olio	26.049
Capacità coppa olio	8,7 litri
Produttore dell'olio lubrificante	Mobil
Tipo e grado di olio utilizzato	Mobil 1 SAE 0W40

Risultati analisi olio lubrificante

## Motore di Propulsione


Giorgetti & Partners


Posizione: Main  
 ID Macchina: PORSCHE BOXSTER MK2  
 Modello: PORSCHE - BOXSTER MK2  
 2.7 168KW  
 Tipo di macchina: Motore benzina (km)



 Spectro Scientific Laboratorio con Sistema Qualità  
 certificato ISO 9001  
 Cert. RINA N°656/07  
 Agente per l'Italia

Ing. Matteo Campatelli, MLT-1, 15 nov 2019

Fluido	MOBIL 1 SAE 0W-40	Report n° (ID)	B85805 (U22635)
Note: LIVELLO OLIO AL MINIMO	Campionato il		09 nov 2019
	Ricevuto il		13 nov 2019
	km totali		170042
	km fluido		26049
	Rabbocco (l.)		
			
ASTM D6595 ELEMENTI METALLICI DA USURA	Ferro	ppm	26
	Cromo	ppm	<1
	Nichel	ppm	<1
	Manganese	ppm	<1
	Alluminio	ppm	8
	Piombo	ppm	15
	Rame	ppm	36
	Stagno	ppm	<1
	Argento	ppm	<1
ASTM D6595 ELEMENTI CONTAMINANTI	Titanio	ppm	<1
	Silicio	ppm	9
	Sodio	ppm	4
	Potassio	ppm	5
ASTM D6595 ELEMENTI ADDITIVI	Vanadio	ppm	<1
	Calcio	ppm	2034
	Magnesio	ppm	17
	Fosforo	ppm	930
	Zinco	ppm	916
	Bario	ppm	<5
	Boro	ppm	105
	Molibdèno	ppm	62
ASTM E2412-10 Annex A1 (FT-IR) PARAMETRI CHIMICI	Ossidazione	Abs/cm	52.9
	Nitrificazione	Abs/cm	16.8
	Solfatazione	Abs/cm	43.3
	Glicole	%	<0.1
	Acqua	%	0.1
ASTM D7042	Viscosità a 40°C	cSt	66.0
MET-MEC-005	Combust. volatile	%	3.7

Data 15 nov 2019, Resp. Laboratorio Dott. Alessandro Paccagnini 

### Sample ID: B85805 (U22635)

Stando a quanto emerso dai test e dalle verifiche, le analisi non hanno rilevato anomalie di sorta se non per una lieve presenza di combustibile che rientra comunque in livelli accettabili per questa tipologia di motore.

## Considerazioni / Suggerimenti

Tutti i parametri relativi alla presenza di metalli da usura rientrano nella norma.

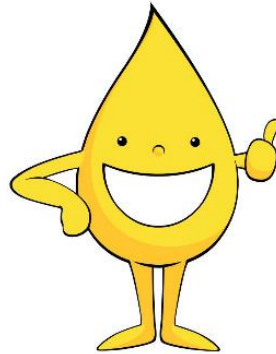
Il dato relativo alla viscosità è accettabile in relazione alla gradazione specificata del lubrificante (SAE 0W40).

Le condizioni chimico/fisiche del lubrificante sono ancora accettabili in ciò considerando il numero di km di esercizio della carica di olio analizzata.

Per quanto attiene alla presenza di combustibile riscontrata, questa non deve ritenersi indicativa di un malfunzionamento/difetto riconducibile al circuito di alimentazione e/o allo stato delle fasce elastiche dei pistoni e ciò in quanto la percentuale di carburante presente nell'olio (pari al 3,7%) rientra in parametri accettabili per quanto attiene la specifica tipologia di motore ed il numero di km di esercizio dell'olio.

Sebbene il lubrificante potrebbe continuare ad essere utilizzato fino alla manutenzione programmata (tagliando) – che ci è stata indicata in Km 30.000, così come suggerita dal costruttore del motore – suggeriamo di procedere ad una sua sostituzione e ciò in quanto, generalmente, gli OEM (ovvero i costruttori dei motori) prevedono intervalli di drenaggio e sostituzione molto ampi, sottoponendo così il lubrificante ad un notevole stress che può portare ad una sua degradazione e perdita delle proprietà intrinseche.

Ai fini di un corretto monitoraggio del funzionamento del propulsore ed ai fini dell'individuazione di un trend relativo ai parametri di usura, suggeriamo di procedere con un'ulteriore analisi una volta raggiunto il successivo intervallo per il cambio olio.



I dati contenuti nel presente documento si basano sulle informazioni che ci sono state fornite e sulle modalità con cui sono stati prelevati i campioni di olio lubrificante.

A tale riguardo vengono richiamate le condizioni di vendita sottoscritte dal cliente al momento dell'acquisto del servizio di analisi predittiva di oli lubrificanti e, su tali basi, lo scrivente non sarà in nessun caso gravato da oneri o responsabilità per danni diretti o indiretti di qualsiasi natura ed entità che dovessero verificarsi al cliente in conseguenza dei risultati delle analisi effettuate sugli oli.

  
Giorgetti & Partners – P.Y.C. Srl

Venezia, 15 novembre 2019