

## Benzina all'etanolo, una croce per i veicoli storici

### Ti piace questo articolo?

[Mi piace](#)[Invia](#)

Piace a 5 persone.

Si chiama SP95-E10 e se non la riconosci a prima vista e ci fai il pieno con la tua auto o moto storica nell'arco di poco ti accorgi subito che qualcosa non va. Il rendimento non è più lo stesso e la salita diventa un calvario. Ne sanno qualcosa gli equipaggi anche bresciani che hanno partecipato alla recente "Coppa delle Alpi" con un lungo tratto compiuto lungo le strade svizzere.



*e10*

Già, perché la E10 è il nuovo carburante già diffuso in Germania, Francia e Svizzera formato da benzina derivata da fossili e dal 10% di bioetanolo. I nuovi motori a benzina funzionano generalmente senza problemi con il nuovo E10, mentre per i modelli meno recenti l'impiego di questo carburante non può essere sempre consigliato.



*Una 'storica' all'ultima Mille Miglia*

La tecnica di mescolare combustibile derivato da fossili (benzina) all'etanolo nasce in Brasile e Argentina, dove la crisi del petrolio degli anni 70 spinse le case automobilistiche a costruire i cosiddetti motori Flex in grado di funzionare sia in miscela che solo a etanolo o benzina. Le miscele più comuni hanno una percentuale inferiore al 25% di etanolo e vengono classificate

con EXX, dove le XX sono la percentuale di etanolo (es.: E5, E10, E25). La miscela E10 è la più comune perché non richiede modifiche al motore. L'etanolo brucia a temperatura più bassa rispetto alla sola benzina e brucia meglio dato l'alto numero di ottani e aiuta i motori a resistere al fenomeno della autodetonazione, permettendo rapporti di compressione più elevati. Non a caso miscele di etanolo sono usate nelle gare come in quelle Indy.



Con le vecchie auto il problema è che la corrosione provocata dall'etanolo in

questo nuovo combustibile può provocare dei danni gravi al condotto del carburante e alle guarnizioni. In questo



Un distributore estero con l'indicazione delle diverse benzine

senso il Touring Club Swiss raccomanda di non fare il rifornimento con lo SP95- E10 se il modello non è elencato sulla lista dei veicoli prediposti.

Per i veicoli compatibili con l'E10 si constata un consumo in più del 3-5% dovuto alla tenuta energetica inferiore contenuta nell'etanolo rispetto alla benzina. Come alternativa allo SP95E10, c'è la variante della benzina senza piombo, la «Super Plus 98», leggermente più costosa. «Questo carburante contiene altrettanto dell'etanolo, ma soltanto il 5%, ciò non presenta nessuno problema per qualsiasi tipo di motore» consiglia il TCS. E ancora:

«In caso di dubbio, durante un tragitto all'estero, conviene sempre fare il pieno con la benzina senza piombo «Super plus 98». In Svizzera, quasi

tutte le vetture funzionanti a benzina possono fare il pieno con la benzina senza piombo 95".



Un raro Galletto 160 Moto Guzzi primo tipo, cambio a mano, dotato di sidecar



Un bell'esempio di bolide d'antan (Foto Manieri)



Plastiche e gomme sciolte dall'etanolo con residui depositati sulle valvole di un motore fuoribordo

Intanto in Francia i francesi hanno davvero l'imbarazzo della scelta. Nelle stazioni di servizio trovano ben quattro tipi diversi di benzina: oltre alla verde (chiamata SP95), alla "super verde" (SP98) e all'etanolo (E85, fino all'85% di volume di alcol), possono scegliere anche la SP95-E10. Questo combustibile progressivamente sostituirà la verde. L'E10 dovrebbe costare qualche centesimo di euro al litro in meno rispetto alla verde (grazie alla defiscalizzazione dell'etanolo) ma i consumi della vettura potrebbero crescere leggermente, annullando di fatto il vantaggio economico.



Benzina e10

Del resto l'Europa ha fissato che al 2020 il traguardo di sostituire il 10% dei carburanti di origine fossile con quelli di provenienza vegetale. E le auto storiche... languono.