

El derecho de mentir

Por Richard Widman

*Hay un dicho que **todo vale en el amor y la guerra**. No sé si los que comunican los mensajes están en el amor o la guerra, pero para muchos de ellos, todo vale. Esto obliga a educarnos y buscar la verdad detrás de todo lo que leemos. Solamente por ver algo escrito en una publicidad, artículo, o entrevista del periódico, no podemos asumir que es la verdad.*

Este es el Boletín #113 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en www.widman.biz.

Los eslóganes

Para algunas de las publicidades es fácil ver la mentira, y por la cantidad de mentiras que vemos, descontamos un gran porcentaje de lo que dicen, dejando de creer el 100%. Un tiempo atrás había una empresa, en uno de nuestros países, que siempre publicaba el eslogan que tenían los únicos lubricantes 100% norteamericanos mientras por lo menos 3 marcas eran 100% norteamericanos. El gerente se defendía con la excusa que “*es solamente un eslogan*”. Ahora hay una que indica que su nueva línea “.... *es la única que le brinda una solución integral*”... Considerando que tienen menos productos especializados y certificados que otras marcas, y mucho menos disponibilidad de aceites básicos de alto rendimiento, también podemos observar que están estirando la verdad.

Hay otra empresa que habla de la alta calidad de sus aceites porque también usan en autos de carrera. Esperan que la gente piense que usan los mismos aceites en sus autos de carrera que venden para los camiones y el sector agrícola. Pero la verdad es que los aceites que venden para camiones y el sector agrícola son de base API grupo I que han mostrado muchos problemas, mientras el aceite que ponen en sus autos de carrera es sintético: Y no sólo un sintético, sino el sintético más caro de ese país. En varias marcas se tiene mejores aceites sintéticos a menores precios si es que la evaluación se hace por costo. No se puede asumir que la calidad del aceite sintético más caro es igual que la calidad del resto de sus aceites, especialmente porque los que venden al público están entre los más baratos del mercado; causando una obvia contradicción, es decir que colocan un par de productos de muy baja rotación y que solamente venderán a unos cuantos clientes para decir que tienen calidad cuando más del 90% de sus productos no llegan ni al mínimamente requerido por las máquinas.

Los reportajes en periódicos

Algunos periódicos son responsables y verifican los datos que pretenden publicar. Pero muchos publican lo que les parece interesante o lo que, por falta de investigación, piensan que es cierto, o dan por cierto lo que la empresa entrevistada dice, claro porque paga una publicidad. Todavía estamos lejos de una separación de marketing, ética y reportaje en una buena cantidad de periódicos de la zona.

Me acaba de llegar un periódico donde un reportaje dice: “*los aceites de la marca XXXXXX cumplen con altas especificaciones de calidad reconocidas y certificadas por entidades especializadas como el Instituto Americano de Petróleo (API).... Aceites para motores a diesel que cumplen con las exigencias más severas de los fabricantes.... Aceites para motores a gasolina que cumplen con las exigencias más severas de los fabricantes de motores.*” La verdad, para los que entran al internet y verifican el sitio del API es que solamente 3 de sus productos

son certificados, y estos solamente en las categorías más antiguas. **Y sus aceites para motores a gasolina son de viscosidades que no son recomendados por ningún fabricante de motores desde unos 10 o 15 años atrás.** Sus aceites para motores a diesel son aptos para los motores fabricados hasta el 2006 en camiones y 2010 en equipo pesado; aunque todavía son aptos para equipo agrícola hasta el año pasado. Digo “aptos”, no ideales. Todos muy lejos de “... *Las exigencias más severas de los fabricantes de motores.*”

El mismo artículo habla de otra marca que dice que “*están certificados con la norma API (American Petroleum Institute)*” y continua: “*La calidad de... productos está al mismo nivel que cualquier otro lubricante americano que esté compitiendo en el mercado boliviano.*” Ahora bien, como buenos lectores abrimos la página Web del API donde encontramos que esa marca no tiene ningún producto registrado con el API. Además, con un poco más de búsqueda por Google, encontramos que la mayoría de sus lubricantes son fabricados con aceite básico API grupo I, un aceite básico sujeto a mucha pérdida de viscosidad, evaporación y oxidación. Si continuamos navegando hasta la página Web de esta marca, encontramos que sus mejores aceites para motores a gasolina son de supuesto calidad SL. Solamente **un** semi-sintético de ellos cumple con la antigua categoría SM, y **nada** que cumple con las recomendaciones de **ILSAC** (la asociación de fabricantes de autos asiáticos y norteamericanos). Por lo tanto deducimos que tienen aceites que acabarán con los catalizadores de todos los autos y dañarán al medio ambiente.

Sobre la tercera empresa mencionada en el periódico, dice que: “*son lubricantes diseñados para motores 2012...la tecnología que se usa para su fabricación les permite proteger a los motores de mejor manera, de esa manera se logra una reducción a los costos del usuario y se protege también al medio ambiente*”. Para verificar esto abrimos su página Web y descubrimos que sus mejores aceites para motores a gasolina son de la antigua categoría SM (aunque **ninguno** es certificado). Las viscosidades cubren algunos de los motores de esta década, pero lejos de lo que requieren la mayoría de los del 2012. Así que no tienen ningún aceite actualmente recomendado para proteger el motor contra lodo, la formación de depósitos de carbón y menos aun proteger el catalizador contra envenenamiento y taponamiento.

Es interesante notar que ninguna de estas tres empresas mencionadas en el reportaje tiene aceites de las viscosidades requeridas por el 80% de los autos de los últimos años. En el boletín 112 del mes pasado hablamos en detalle sobre los problemas causados por alta viscosidad (Espesor) de los aceites.

La actualización de los aceites

Para motores a gasolina, poco después del lanzamiento de los aceites SM en el 2005 se encontró problemas de lodos trancando el cedazo del chupador en el cárter y depósitos de carbón en las ranuras de los pistones, trancando anillos. Además, descubrieron que en algunas marcas el aceite SM todavía envenenaba el catalizador. Se pusieron a trabajar, lanzando el SN en Octubre del 2010 para corregir esos problemas y mejorar otros aspectos, como minimizar el consumo de combustible.

Siempre habrá gente que defienda los aceites inferiores con comentarios como “*estamos en otro mundo*”, “*nuestro parque automotriz es más antiguo*” o que “*los catálogos de sus autos siguen recomendando SL o SM*”. Claro, la comunicación de estos avances no es instantánea. Hay catálogos impresos y hay marcas que tienen miedo a especificar aceites que tal vez no tengan en ciertos países. Pero acaso *¿no debemos cuidar un auto viejo tanto como uno nuevo?* *¿Acaso no debemos cuidar el auto más que la gente que gana mucho más que nosotros?*

Miremos la diferencia entre un aceite con certificación API SN y los de la categoría SM.

Además de otras pruebas, para pasar la certificación de SN, el aceite:

1. Tiene que mantener los pistones 15% más limpio que el SM en la prueba de campo.
2. Terminar la prueba con 33% menos lodo que el SM, en la malla del chupador en el cárter.
3. Reducir el consumo de combustible entre 25% a 40% sobre el ahorro que representa el SM sobre el SL en la misma viscosidad. El valor exacto depende de la viscosidad.
4. Mantener por lo menos 79% de su contenido de fósforo (anti-desgaste) en el aceite sin evaporar y envenenar el catalizador. El aceite SM y los anteriores no tenían prueba de esto, pero si, tienen muchos problemas de envenenamiento por evaporación.
5. Solo dejar el 50% de los depósitos de carbón y barniz en áreas de alta temperatura comparado con las pruebas anteriores (que no fueron parte de las pruebas SM).

¿Por qué debe preocuparse del lodo?

El lodo es formado por viajes cortos (menos que 10 a 20 km) donde el motor no llega a 100°C para evaporar la humedad. Es formado más aun en los motores donde alguien elimina el termostato o saca para poner uno de menor temperatura que el diseño de su motor.

Este lodo evita la lubricación de las piezas y tapona el cedazo del chupador de la bomba de aceite, bajando la presión y caudal del aceite. Esto eventualmente elimina la lubricación hidrodinámica de los cojinetes, causando una falla catastrófica del motor.



¿Por qué continúan fabricando aceites SM o SL?

La fabricación de aceites SM o SL no **requieren de** un buen aceite básico. Se puede hacer con los básicos disponibles en todas partes, sin gastar mucho. Tampoco requiere aditivos avanzados. Si solamente miramos las diferencias en fósforo del paquete de anti-desgaste (ZDDP), hay una diferencia grande entre el costo del ZDDP que evapora y el que pasa las pruebas de evaporación del SN.

La tecnología cuesta, pero el buen lubricante es el que le alarga la vida al motor.

Recomendaciones

Hay que informarse con lectura de los periódicos, publicidades, y en páginas del internet. Pero hay que verificar lo que se lee. Invitamos a todos a verificar esta información y continuar estudiando sobre lubricación. Es un tema muy interesante y muy poco entendido.

Además de nuestra página Web, hay muchas más, incluyendo el sitio del mismo API (enlazado de nuestra página para su conveniencia). Allí pueden ver que marcas tienen licencias para su fabricación de aceites en cada país.

Es una pena que no existan organizaciones, instituciones de gobierno y revistas en la mayoría de nuestros países donde gente independiente comprueba los productos, verificando sus promesas y certificaciones, además de hacer comparaciones entre productos, publicando los resultados. Estas organizaciones nivelan la cancha de juego e incentiva a las empresas a publicar la verdad. Hoy me llegó una noticia de una de estas revistas que publicó kilometraje 20% debajo de lo que dice el fabricante de una marca de autos muy famosa. En su reporte explica bien como hicieron las pruebas y cuáles eran los resultados, también mostrando los resultados de otros autos probados.

Una de las organizaciones norteamericanas que mantiene un sitio en el Internet para informar a los consumidores de los resultados es: <http://www.pqiamerica.com/> Este mes publicó una alerta de seis aceites que pueden acabar con su auto.

Por toda la información incompleta que circula en el mundo. Me escriben de todas partes del mundo pidiendo recomendaciones de marcas de aceites. Mi respuesta en muchos de los casos es que se olviden de las “marcas” para empezar. Que para un motor a gasolina o GNC, primero deben colocar todos los aceites con certificación API SN y la estrella API que los certifica para motores a gasolina de la viscosidad recomendada en su manual o tapa sobre el mostrador de la tienda. Una vez que tengan esos cuantos frascos en frente, escoja la marca que quiere basándose en el aceite básico (sintético, semi-sintético, grupo II, o común) marca, color, publicidad, participación en carreras, o lo que sea. Así garantizan la máxima protección de acuerdo al API y la viscosidad correcta de acuerdo a su motor. Si quieren sintético, será mejor, pero de todas formas estarían con un buen aceite. Para el auto, cualquier aceite certificado SN es mucho mejor que cualquier otro SM sea este sintético o no.



Personalmente no creo que nadie tenga el derecho de mentir. Pero por lo que leo y veo en la televisión y prensa, concluyo que ese concepto no es universal.

Widman International SRL contribuye a la capacitación de los ingenieros y usuarios en Bolivia para mejorar su competitividad. Para mayores informaciones prácticas, visite nuestra página

Web: www.widman.biz

*Si usted conoce a otra persona que estuviera interesada en recibir estos boletines, favor responder a info@widman.biz Si no quiere recibir estos boletines mensualmente, puede escribir a info@widman.biz con “**remover**” en el asunto.*

La información de este boletín técnico es de única y completa propiedad de Widman International S.R.L. Su reproducción solo será permitida a través de una solicitud a info@widman.biz no permitiendo que esta altere sus características ni su totalidad.