

La identificación del aceite correcto

Por Richard Widman

Entre las preguntas más comunes que recibimos se encuentra el problema de la selección del aceite correcto para el motor o la transmisión de un auto específico. Después de aclarar exactamente la marca, modelo y año del vehículo, tenemos que saber en que país viven, ya que los aceites de una misma marca varían de país en país.

Lo que es más preocupante son los mismos representantes que vienen del exterior o que dictan cursos en diferentes cuando recomiendan marcas sin conocer la disponibilidad de la calidad necesaria que lleva esa marca al país donde venden los autos.

En este boletín veremos algunas de las diferencias y les ayudaremos a seleccionar entre los que estén disponibles en su mercado.

Este es el Boletín #136 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en <http://www.widman.biz>

Las variaciones entre autos

Aunque a veces la gente asume que todos los autos de una marca (Toyota, Nissan, Kia, Mitsubishi, Jeep, etc) usan el mismo aceite en cada uno de sus motores o transmisiones, esto no es verdad. El diseño de cada motor es diferente. Un motor de 1.6 cilindrada puede usar 5W-30 mientras en la misma marca usan un 5W-20 en el motor 3.6. Todo depende de la geometría del diseño y la luz (pequeña separación) entre piezas. Y por que raras veces cambian todos los motores el mismo año, frecuentemente existen diferencias. Tampoco se puede estandarizar por cilindrada. Un motor Nissan puede ser diseñado para 5W-30 mientras un motor del mismo tamaño de Toyota puede ser diseñado para 0W-20. Para maximizar la vida del motor y su potencia entre otras cualidades como el consumo de combustible, etc. se debe usar la viscosidad correcta.

En transmisiones automáticas, varía el material en los discos y las bandas, además del ángulo de desplazamiento del aceite entre ellos. En algunos casos se necesita el número de la transmisión para identificar el aceite correcto porque usaron diferentes transmisiones en el mismo año.

Cajas manuales también varían de acuerdo a la potencia del motor y la carga que llevará. Los sincronizadores pueden ser de diferentes aleaciones de bronce y diferentes ángulos o formas de agarre. Hoy en día varias tienen embragues automáticos. En muchos casos el fabricante del auto no es el fabricante de la transmisión, comprándolas de empresas especialistas en transmisiones. Estas transmisiones son diseñadas para el mejor aprovechamiento de la curva de torque (potencia) de cada motor.



SAE 0W-20 engine oil is strongly recommended for optimum fuel economy and cold starting.
If SAE 0W-20 is not available, the ILSAC certification oil of other viscosity grades can be temporarily used.

Las variaciones entre países

Preguntan sobre las temperaturas operativas, cuestionando el argumento de su mecánico que se debe usar aceite más viscoso porque: *“Aquí hace más calor que los EEUU.”* Es fácil ver en un buscador como Google que California (EEUU) mantiene el record mundial de alta temperatura desde 1913. Por los sistemas de refrigeración de los autos de este siglo, son muy pocos casos donde se varía el aceite por la temperatura operacional. Identificamos en detalle las razones para estas recomendaciones en el [boletín 123](#). Cuando hay variaciones, es de un 5W-20 a un 5W-30, nunca saltando a un 10W-40 o 20W-50.

Aunque los aceites más recomendados para autos de este siglo son de viscosidades 0W-20, 5W-20 y 5W-30, estos aceites son muy escasos en nuestros países. Nos preguntan: *“no encuentro 0W-20 y la tienda (o el mecánico) dice que puedo usar 15W-40, ¿es cierto?”* Esto es totalmente falso. Muchas veces podemos buscar en Google y encontrar opciones para nuestro país, pero hay que buscar y no aceptar los mitos viejos o argumentos de venta de tiendas. Normalmente tropezaremos con el problema de encontrar estos aceites en las tiendas ya que la misma falta de conocimiento de los dueños hace que se estoquean de especificaciones antiguas recomendando las mismas en cualquier caso.

Otro de los problemas que nos complica es la disponibilidad. Por la logística y tarifas aduaneras, **muchas marcas hacen productos en varios países**. Utilizan aceite básico y/o aditivos diferentes en cada uno, con diferente evaporación, protección o cizallamiento. Algunos alegan cumplir con las mismas especificaciones que su casa matriz, o que cumplen con las últimas especificaciones ILSAC, pero no siempre cumplen o registran sus productos en estos países para ser fiscalizados. Por ejemplo una de las marcas que llega a Bolivia tiene producción en 20 países, pero solo registran tres de estas plantas y sus recetas con el API para ser fiscalizadas pero esos países donde están con registro están al otro lado del mundo por lo que seguramente será muy difícil que llegue a ese país a un costo racional. *¿Por qué no se registran las otras 17 plantas si actualmente cumplen? ¿O es que debemos dudar que cumplen? Además como dato el registro para los niveles de venta tiene un costo diríamos mínimo casi nominal, por lo que no es prohibitivo cumplir con el mismo.* En algunos casos el producto certificado por el API y ILSAC es de la última especificación, mientras lo que nos manda de otra planta es una o dos generaciones atrasadas, si es que cumple con su etiqueta.



Este escenario es repetido por muchas de las marcas mundiales, famosos patrocinadores de carreras internacionales, con buenos productos registrados para los mercados exigentes.

Los aceites de última generación para motores a gasolina (ILSAC GF-5/API SN) fueron lanzados el 1 de octubre del 2010 para solucionar los problemas con los aceites SM y cumplir con los requisitos de los autos del 2011 en adelante. Identificamos las ventajas de esta generación en el [boletín 90](#). Aunque no son certificados, en nuestro continente algunas de las marcas recién (cuatro años después) están produciendo una o dos viscosidades que teóricamente cumplen con estas normas.

Nombres de productos

Además de la variación de productos con el mismo nombre, **mucha gente solo refiere al aceite por su apodo, o primer nombre, sin apellido.** O sea, preguntan si el aceite “Chevron” (por colocar un ejemplo de un buen aceite en varios países) está bien para su auto. Pero no identifican cual producto de *Chevron**. Y aunque identifican *Chevron Havoline*, (hay muchos otros) no dicen si es *Havoline Alto Kilometraje*, *Havoline Diesel Extra*, *Havoline ECO 5*, *Havoline ECO*, *Havoline Energy EF*, *Havoline Energy MS*, *Havoline Energy*, *Havoline Extra*, *Havoline Formula*, *Havoline Fully Synthetic C3*, *Havoline Fully Synthetic E*, *Havoline Fully Synthetic*, *Havoline HD*, *Havoline High Mileage*, *Havoline LPG*, *Havoline Motor Oil*, *Havoline Premium Plus*, *Havoline Premium*, *Havoline Pro DS Fully Synthetic ECO 5*, *Havoline Pro DS Fully Synthetic LE*, *Havoline Pro DS Fully Synthetic Motor Oil*, *Havoline Semi-Sintético*, *Havoline Sintético*, *Havoline Super*, *Havoline Superior Motor Oil*, *Havoline Synthetic 506.01*, *Havoline Synthetic Blend*, *Havoline Synthetic Euro Motor Oil*, *Havoline Synthetic*, *Havoline Ultra Arctic*, *Havoline Ultra R*, *Havoline Ultra S* *Havoline Ultra V* o *Havoline Ultra*. (probablemente más).

Todos estos aceites tienen formulaciones y certificaciones diferentes. En otros casos de aceites están usando el mismo nombre en nuestro continente para un SF (*obsoleto*) que usan en otro país para un ILSAC GF-5/ API SN. No se puede comentar o recomendar basado solamente en la marca, si no, marca, nombre completo y país de origen.

**(Nota: El nombre Chevron es marca registrada de Chevron Corporation. El uso de nombres de productos Chevron es solo un ejemplo de los miles de ejemplos posibles y no deseamos implicar ningún engaño de parte de ellos.)*

Se confunde más con nombres y números. En muchas marcas en lugar de usar una combinación de nombres y letras, diferencian por numeración. Tenemos la marca seguido por algún nombre y 1000, 3000, 5000, 7000, etc., a veces seguido por más letras. Si solo hablamos de la marca, es fácil colocar algo incorrecto. Debemos acostumbrarnos a leer toda la etiqueta y entender los símbolos de certificación. Hay una diferencia entre Mobil Super, Mobil Super X0, Mobil Super FE, Mobil Super 1000, Mobil Super 1000 X1, Mobil Super 1000 X3, Mobil Super 2000, Mobil Super 2000 X2, Mobil Super Synthetic, Mobil Super High Mileage, Mobil Super Pick-up & SUV, Mobil Super Ecopower, Mobil Super Flex, Mobil Super Protection, Mobil Super Original, Mobil Super Sintético, etc. Algunos de estos aceites tienen licencias, otros no.

(Nota: El nombre Mobil es marca registrada de ExxonMobil Corporation. El uso de nombres de productos Mobil Super es solo un ejemplo de los miles de ejemplos posibles y no deseamos implicar ningún engaño de parte de ellos.)

Este mismo problema ocurre en otros productos donde la gente asume que nombres parecidos indican productos parecidos. Siempre debemos ser explícitos cuando pedimos algo o recomendamos algo.

El registro del API

En este momento hay un total de 637 empresas registradas con el API, con licencias vigentes para aceites de motor. Cada una tiene hasta más de 60 tipos de aceites certificados de diferentes viscosidades, formulaciones y calidades. El API permite continuar la licencia de productos de dos o tres generaciones anteriores para mercados donde la gente no quiere la máxima protección. El proceso de registro es fácil cuando utilizan aceites básicos comprobados y paquetes de aditivos aprobados para ese tipo de base. No todos los aceites certificados API cumplen con las normas ILSAC. Los que cumplen son identificados en la licencia publicada. En esta parte de la

licencia de American Petroleum Co. Inc. podemos ver la categoría API registrada y los productos que cumplen con GF-5 de la ILSAC.

Products

BRAND NAME ▼	SAE VISCOSITY GRADE ▼	SERVICE CATEGORY ▼	PERFORMANCE DESIGNATION ▼	ILSAC DESIGNATION ▼
HI-TEK	15W-40	CJ-4/SM		
SUPREME	10W-30	CI-4, CH-4/SL		
SUPREME	15W-40	CI-4, CH-4/SL		
SUPREME	20W-50	CI-4, CH-4/SL		
SUPREME	10W-30	SN	Resource Conserving	GF-5
SUPREME	20W-50	SN		
SUPREME	5W-30	SN	Resource Conserving	GF-5
SUPREME	5W-20	SN	Resource Conserving	GF-5
SUPREME	10W-40	SN		

Estas licencias son validas para una sola receta, utilizando el mismo aceite básico y el mismo paquete de aditivos en el mismo país. Se renueva la licencia cada año o cada vez que se cambia la formulación.

Marcas recomendadas por fábricas de autos

Algunas de las marcas de aceites tiene gente que negocia con los fabricantes de autos para recomendar sus aceites basado en una agenda comercial, y en algunos países los fabricantes obligan el concesionario a utilizar la marca que les dieron este apoyo. En los EEUU y varios países, esta práctica fue prohibida, y solo pueden obligar el uso de un aceite que cumple con las normas técnicas.

Por eso los manuales recomiendan usar aceites que tengan la certificación ILSAC. Estos aceites son registrados por el API, y garantizan que el aceite cumpla con las necesidades de los motores y los catalizadores de gases del escape.

En algunos casos, los manuales vienen con una “sugerencia” de marca, basada en el conocimiento del mercado donde se fabricó el auto y el apoyo comercial dado, sin conocer o considerar la calidad de esa marca en el país donde se venderá.

También ocurrirá que los fabricantes no desean cerrar su espectro comercial en países donde no llega la especificación óptima entonces colocarán más alternativas para no desalentar al cliente aun sabiendo que posiblemente el consumidor final no usará el correcto en algunos casos.

Engine oil identification mark

Mitsubishi Motors recommends using only engine oils with the ILSAC certification symbol on the front of the container.



Los manuales de marcas que han tenido serios problemas con alguna viscosidad dicen explícitamente que esa empresa no se responsabiliza si el consumidor usa una cierta viscosidad como el 20W-50 por ejemplo.

Otras marcas al cuadro de alternativas han sumado una frase como “la viscosidad óptima es:...” Para hacer hincapié en el ideal para ese motor.

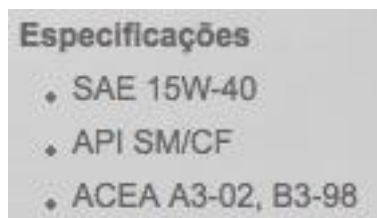
El problema para los fabricantes de autos, como de otros equipos es que si no consideran la certificación ILSAC, la recomendación por marca puede salir muy mal.

Los representantes de marcas y los técnicos que visitan los mercados no estudian el mercado de aceites. En sus breves visitas a los concesionarios o sus talleres asumen que todo lo que produce una marca “X” es lo mismo en cada planta o país. La realidad es que hay muchas variaciones y son las marcas más famosas (por marketing) que se apoyan en la fama de su nombre y continúan vendiendo producto desactualizado y sin certificar donde la gente no exige.

Algunos de estos **no conocen sus propias aprobaciones**, ni cuestionan. Hay marcas de aceites que dicen “*aprobado para Mercedes Benz*” (esto como ejemplo) cuando no aparece en la lista de Mercedes Benz (para el país de origen). Existe la tendencia de creer todo lo que se imprime, pero hay que investigar o pedir una copia de la certificación. ¿Qué pasaría si la empresa Daimler-Benz desde su matriz ordenaría una auditoría?, probablemente se ahorraría cuantiosos recursos por los temas de garantías que hoy debe pagarlas.

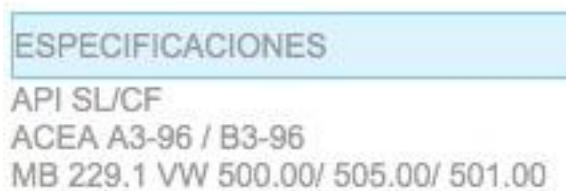
Certificaciones ACEA

Aunque el sistema de aprobaciones ACEA (European Automobile Manufacturers Association) es más utilizado en Europa, varios productos son vendidos en nuestro continente indicando que son certificados por ACEA con un código del sistema ACEA. En el ejemplo anterior vemos un aceite que supuestamente es certificado ACEA A1/B1-04 (normas del 2004). Tal vez fue en su época, pero de acuerdo a las normas ACEA, no pueden decir que cumple con alguna norma del 2004 después del 31 de diciembre del 2009. En otra ficha vemos un producto “certificado ACEA A3-02, B3-98, o sea cumplía con A3 (motores a gasolina sin catalizador) en el año 2002 y no pueden publicarlo después del 2009, mientras el B3 (motores livianos a diesel sin catalizador) es del año 1998 y no puede ser usado desde muchos años atrás.



Especificações
• SAE 15W-40
• API SM/CF
• ACEA A3-02, B3-98

Y aquí mostramos otro ejemplo donde el aceite es muy obsoleto, avisando que cumple con especificaciones ACEA del 1996 y 1998, además de cumplir con el API SL. El uso de este aceite en un motor de este siglo acabará con el catalizador mientras consume más combustible y se desgasta más rápido.



ESPECIFICACIONES
API SL/CF
ACEA A3-96 / B3-96
MB 229.1 VW 500.00/ 505.00/ 501.00

Esa información confunde al consumidor y termina engañándolo. Aquí mostramos la tabla de fechas permitidas de utilizar las aprobaciones ACEA. Normalmente no se incluye la fecha en una ficha, ya que se asume que nadie usará una clasificación obsoleta.

Tabla de validez de clasificaciones ACEA			
Clasificación	Primer fecha autorizado	Obligatorio para nuevos	Puede ser vendido hasta
2004	1 de Nov. 2004	1 de Nov. 2005	31 de Dic. 2009
2007	1 de Feb. 2007	1 de Feb. 2008	23 de Dic. 2010
2008	22 de Dic. 2008	22 de Dic. 2009	22 de Dic. 2012
2010	22 de Dic. 2010	22 de Dic. 2011	22 de Dic. 2014
2012	14 de Dic. 2012	14 de Dic. 2013	

Resumen

La selección del aceite correcto no debería ser muy complicada, pero tenemos que olvidarnos de la fama de alguna empresa o sus publicidades y leer las etiquetas. Las pruebas y símbolos de certificación del ILSAC y el API valen mucho más que las palabras o testimonios.

La viscosidad correcta está escrita en el manual del auto, o en algunos casos la tapa donde se coloca el aceite. Si no sabe, hay varios sitios en el internet con bases de datos, y libros en buenos distribuidores de lubricantes.

Pero tenemos que tener mucho cuidado con los talleres y lugares de venta donde creen que todo es igual, o creen que nos puede convencer que todo es igual. Podemos ver en la página del API que es posible hacer productos de calidad en muchos países. En muchos casos requiere la importación de ingredientes de calidad. En todo caso requiere una integridad en la política de la empresa que lo hace.

No debemos tener fe ciega en una marca por su fama. Cuando nos dice que el aceite de la marca “X” es certificado, mejor es revisar la botella y verificar que cuente con los símbolos de certificación. El uso del aceite certificado dará muchos años de servicio a su vehículo. Pero aun así, debemos tener cuidado. Hay una marca de un petrolero estatal en nuestro continente que imprime el donut de certificación del API en sus etiquetas sin licencia – totalmente falso. Para facilitar la revisión, mantenemos [este enlace al API](#) donde se puede verificar las licencias actuales.

Y cuando hay opciones, siempre un Sintético Tradicional (PAO) **de la misma clasificación** dará más protección en trabajo severo, como identificamos en el [boletín 135](#).

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.