

¿Fiscalización de aceites o creencia en las etiquetas?

Por Richard Widman

Muchas de las preguntas que recibimos son sobre nuestra opinión en relación a algún aceite que indica tener las últimas especificaciones en sus etiquetas, pero no llevan el símbolo de certificación del API u otra organización que fiscaliza productos. Y aunque no estamos en posición de comentar sobre estos productos, veremos los problemas que pueden tener esto, así como la necesidad de fiscalización por parte de entidades de control.

Este es el Boletín #151 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en <http://www.widman.biz>

Lo básico

Algunos de nuestros países tienen regulaciones sobre lubricantes. Exigen el registro, el cumplimiento de ciertas viscosidades, pesos, y tal vez una hoja de laboratorio que represente los valores químicos de los aditivos. En algunos casos (aunque equivocadamente) piden un certificado ISO 9000 que no tiene nada que ver con la calidad del producto (solo certifica el proceso administrativo de la planta). Los procesos son burocráticos y costosos, pero no garantizan nada. En algunos países ahondan un poco más e introducen en sus legislaciones hablando del tema de la protección al medio ambiente, tal es el caso de Chile donde tienen una ley y un reglamento específico para el manejo de los residuos peligrosos y lubricantes minerales se encuentran bajo esa norma. (<http://bcn.cl/1lzra>).

Los EEUU

En los EEUU, típicamente se puede vender lo que uno quiera, siempre y cuando se cumpla con todo lo que indique la etiqueta su legislación tiene abierto ese panorama, sin embargo es muy contundente a la hora de evaluar si lo que se prometió fue realmente lo que se cumplió y las sanciones son muy duras para el incumplimiento. Se fiscaliza el producto contra su contenido, sea aceite de motor, alimentos, ropa, muebles, o cualquier otro producto. Se asume que el comprador leerá la literatura y seleccionará el producto que quiera, basado en su educación y las ventajas que le ofrece el mismo.

Como la literatura del producto es base importante para cualquier diferencia legal, entonces es que muchas entidades, públicas o privadas, ejercen un control de “defensa al consumidor” comprando (a base de un muestreo) y analizando los productos, publicando los resultados comparativos, o comparando con normas o con sus etiquetas. Empresas competidoras y consumidores pueden publicar los resultados que quieran mientras sean respaldados por un laboratorio certificado. Así el mismo público ayuda a mantener la calidad que deben tener.

También es la base del *Instituto Americano de Petróleo* (API) donde registran y fiscalizan aceites de motor para todas las empresas y plantas del mundo que quieren ser fiscalizadas. Ésta organización es de voluntaria participación sin embargo está más del 90% de las marcas del mundo de motores de vehículos livianos y pesados que intervienen y recomiendan seguir sus estudios que son los que garantizarán luego que el motor producido por ellos tendrá una buena vida. Cualquier persona puede entrar en el sitio Web del API y verificar el registro por país, marca, viscosidad, etc. (<https://engineoil.api.org/Directory/EolcsSearch>). Entonces para un entendimiento sencillo lo que hay que saber es primero si ese aceite tiene la licencia API de calidad, y luego averiguar si ese aceite con esa licencia y del país que proviene está en nuestro mercado, la sorpresa es que hay marcas que dicen tener la licencia pero cuando uno verifica esta

la tiene en otros países de donde ese aceite no viene al nuestro. Por tanto por más que la “publicidad” o peor aún la etiqueta diga que tiene API varias veces encontramos que eso es mentira.

Acciones son más fuertes que palabras

Hay gobiernos que se preocupan por los engaños y el bolsillo de los consumidores. En el caso del aceite de motor esta fiscalización también cuida el medio ambiente, ya que aceites inferiores acaban rápidamente con los motores, contaminan los catalizadores de gases, provocando la emisión de humo y contaminando el medio ambiente; además que estos catalizadores tienen que ser cambiados con mayor frecuencia, aumentando el problema de desechos.

En el estado de Georgia, EEUU, el gobierno acaba de publicar una lista de aceites que había analizado en las repisas de las tiendas. Esta evaluación no buscaba certificaciones, si no, simplemente verificaba lo que la etiqueta indicaba para comprobar su honestidad.

Basado en esta evaluación, publicó esta lista de lubricantes que no cumplen con la viscosidad declarada, el nivel de aditivos declarado, y en algunos casos por suciedad. A partir del primero de Febrero del 2016, la venta de estos productos es prohibido en ese estado. A continuación mostramos esta lista de productos prohibidos en Georgia.

MOTOR OILS BRAND	Distributors	Manufacturers	Reasons for Stop Sale
AutoClub 5W-30	New York, NY	Auto Club Chemicals	Low Viscosity
AutoClub 10W-30	New York, NY	Auto Club Chemicals	Low Viscosity
AutoClub 10W-40	New York, NY	Auto Club Chemicals	Low Viscosity
AutoClub 20W-50	New York, NY	Auto Club Chemicals	Low Viscosity
Black Knight 10-30	Jasper, TX	Black Knight Products	Labeling, Low Viscosity, Insufficient additives
Black Knight 10-40	Jasper, TX	Black Knight Products	Labeling, Low Viscosity, Insufficient additives
Black Knight 20-50	Jasper, TX	Black Knight Products	Labeling, Low Viscosity, Insufficient additives
Black Knight 5-30	Jasper, TX	Black Knight Products	Labeling, Low Viscosity, Insufficient additives
Black Knight SAE 30	Jasper, TX	Black Knight Products	Labeling, Low Viscosity, Insufficient additives
Bullet 5W-30	Cincinnati, OH	Oil Distributing Co	Low Viscosity
Bullseye 10W-30	Dolton, IL	Bullseye	Low Viscosity, Insufficient additives
Bullseye 10W-40	Dolton, IL	Bullseye	Low Viscosity, Insufficient additives
Bullseye 20W-50	Dolton, IL	Bullseye	Low Viscosity, Insufficient additives
Bullseye 5W-30	Dolton, IL	Bullseye	Low Viscosity, Insufficient additives
City Star 10W30 SA	Dearborn, MI	City Petroleum	Low Viscosity
City Star 10W40 SA	Dearborn, MI	City Petroleum	Low Viscosity
City Star 5W30 SA	Dearborn, MI	City Petroleum	Low Viscosity
Everclear 10-30	Youngstown, OH	Everclear of Ohio	Labeling, Low Viscosity
Everclear 10-40	Youngstown, OH	Everclear of Ohio	Labeling, Low Viscosity
Everclear 20-50	Youngstown, OH	Everclear of Ohio	Labeling, Low Viscosity
Everclear 5-30	Youngstown, OH	Everclear of Ohio	Labeling, Low Viscosity
Gold Star 10W-40	Gary, IN	Not Listed	Low Viscosity
Liberty 5W-30	Chicago, IL	Pinnacle Brands	Low Viscosity
Liberty 10W-40	Chicago, IL	Pinnacle Brands	Low Viscosity
Liberty 10W30	Chicago, IL	Pinnacle Brands	Low Viscosity
MaxiGuard 10W-40	Old Tappan, NJ	MG Lubricants	Low Viscosity
MaxiGuard 10W-30	Old Tappan, NJ	MG Lubricants	Low Viscosity
MaxiGuard 20W-50	Old Tappan, NJ	MG Lubricants	Low Viscosity
Mileage 365 10-30	Not listed	Not listed	Labeling
Mileage 365 10-40	Not listed	Not listed	Labeling
Orbit 5-20	Gary, IN	Orbit Oil	Low Viscosity
Orbit 10-30	Gary, IN	Orbit Oil	Low Viscosity
Orbit 10-40	Gary, IN	Orbit Oil	Low Viscosity
Orbit 5-30	Gary, IN	Orbit Oil	Low Viscosity

Platinum 10W30	Franklin, MI	Platinum Oil	Low Viscosity
Platinum Plus	Franklin, MI	Platinum Oil	Low Viscosity
Royal 10W-30 SA	Not Listed	Not Listed	Low Viscosity
Royal 10W-40 SA	Not Listed	Not Listed	Low Viscosity
Royal Star 5W30	Not Listed	Not Listed	Low Viscosity
Silogram 5W-30	Bayonne, NJ	Silogram	Low Viscosity
Star Petroleum 10W30	Detroit, MI	Star Petroleum	Low Viscosity
Star Petroleum 10W40	Detroit, MI	Star Petroleum	Low Viscosity
Star Petroleum 5W30	Detroit, MI	Star Petroleum	Low Viscosity
Super XXX 10W40 SB	Midlothian, IL	New World Sale	Low Viscosity, Visible Debris, Questionable Label
Super XXX 10W40 SM	Midlothian, IL	New World Sale	Low Viscosity, Visible Debris, Questionable Label
Super XXX 5W30 SB	Midlothian, IL	New World Sale	Low Viscosity, Visible Debris, Questionable Label
TruStar 10-40 SC/CC	Roseland, LA	S.S.I.	Labeling, Low Viscosity, Mislabel
US Economy 5-30	Chicago, IL	GMD Inc	Labeling, Low Viscosity
US Economy 10-40	Chicago, IL	GMD Inc	Labeling, Low Viscosity
US Economy 10W-40	Chicago, IL	GMD Inc	Labeling, Low Viscosity
US Economy 10W-30	Chicago, IL	GMD Inc	Labeling, Low Viscosity
US Spirit 10W-30	Beach Park, IL	Global Market	Labeling, Low Viscosity
US Spirit 10W-40	Beach Park, IL	Global Market	Labeling, Low Viscosity
XTreme 2000 10W-30	New York, NY	MG Lubricants	Low Viscosity
Express Lube Pro 10W-30	Chicago, IL	Express Lube	Low Viscosity
Express Lube Pro 10W-40	Chicago, IL	Express Lube	Low Viscosity

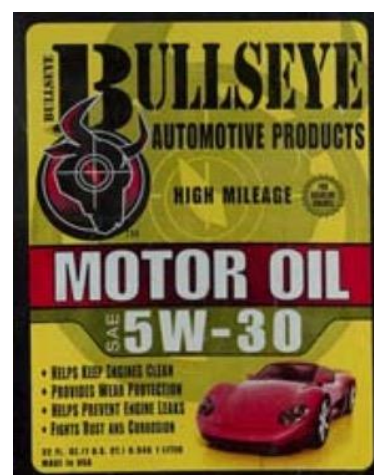
Fuente: Artículo: *Georgia is Working Hard to Protect Consumers from Motor Oils and Transmission Fluids that Can Cause Harm to Automobiles* (<http://wp.me/p3cibi-rn>).

Éste es solo un ejemplo de los muchos que podemos mostrar, donde un lugar de un país no tolera que sus autos y maquinaria se desechen rápidamente, que protege el medio ambiente y ejerce otra cultura de calidad. Ejemplos como éstos hay por todo el mundo, nuestros países latinoamericanos no han avanzado mucho, pero este tema tendrá que estar tarde o temprano en la agenda de los gobiernos.

El engaño

Por ejemplo una de esas marcas llevaba el símbolo falsificado del ILSAC (o bastante parecido que fácilmente engañaría al consumidor). Aparentemente quieren que el consumidor mire el auto moderno deportivo y el símbolo que parece del ILSAC, y se decida por su aceite.

Para tener idea de cuan mal estaba ese aceite, debemos ver la publicación de resultados por el Petroleum Quality Institute of America, LLC (PQIA), publicados después de comprar muestras en tres ciudades de los EEUU en el año 2011 y 2012. En cada una de las pruebas podemos notar que las muestras ni se acercaban a los valores requeridos (valores de la izquierda: “Typical Ranges”)



Aceites de la marca Bullseye

PHYSICAL TESTS (click test for details)	Typical Ranges for Current Specification API SN Engine Oil	4-Jan-11	13-Jul-11	24-Mar-12
TBN, mg KOH/g, (ASTM D2896)	6.1 to 8.3	0.0	0	1.5
Viscosity @ 100°C, cSt, (ASTM D445)	9.3 to 12.5	2.3	2.31	6.1
Viscosity @ 40°C, cSt, (ASTM D445)	55.0 to 82.0	8.97	9.1	36.8
Viscosity Index (ASTM D2270)	156 to 169	50	47	115
Viscosity @ -30°C (5W), -25 (10W) mPa s (cP) (ASTM D5293)	6,600 (5W-30), 7,000 (10W-30) Max	170	790	9,330
NOACK volatility, mass % loss, 1 hr, @ 250°C (ASTM D5800)	13 to 15	79.7	>79	26.1
Additives				
Nitrogen µg/g (ASTM D-5762)	599 to 990	<5	0	238.3
Calcium, ppm	1,570 to 2,460	0	4	129
Magnesium, ppm	6 to 46	0	0	10
Phosphorus, ppm	600 to 800	1	2	125
Zinc, ppm	766 to 868	0	0	8
Molybdenum, ppm	<1 to 269	0	0	<1
Barium, ppm	<1	0	0	2
Additive and/or other				
Boron, ppm	<1 to 327	3	0	2
Silicon, ppm	3 to 9	2	2	421
Potassium, ppm	9 to 17	0	0	44
Manganese, ppm	<1	0	0	3
Titanium, ppm	<1 to 114	0	0	<1
Sulfur, ppm	1,800 to 3,300	624	723	3,308
Copper, ppm	<1	0	0	<1
Sodium, ppm	<1 to 454	1	0	27
Vanadium, ppm	<1	0	0	<1
Contaminants				
Silver, ppm	<1	0	0	<1
Aluminum, ppm	<1 to 3	0	4	211
Chromium, ppm	<1	0	0	2
Iron, ppm	<1	1	0	59
Nickel, ppm	<1 to 1	0	0	2
Lead, ppm	<1	0	0	<1
Antimony, ppm	<1	0	0	<1
Tin, ppm	<1	2	1	2

Hay similar acciones en otros estados, pero no en todos. Hay gente que defiende la venta de productos inferiores para los pobres, los que no pueden gastar mucho en un cambio de aceite. Pero es justamente ellos que deberían estar comprando los mejores productos para cambiar con menos frecuencia, proteger sus autos por más tiempo y ahorrar muchísimos recursos en las reparaciones. Lo mismo pasa en los países, los países más “pobres” deberían tener gobiernos que tienen políticas de protección a sus industrias, motores, medio ambiente mucho más exigentes precisamente para que su Producto Interno Bruto sea mayor cada vez y salgan de esa “pobreza”, más al contrario parecería que incentivan el uso de los peores productos y vemos en barrios enteros deshechos de motores, fierros viejos como chatarra, aceites por las calles volcados a las alcantarillas que conectan a los ríos de las afueras, mayor cantidad de cambios, falta de responsabilidad de los residuos, etc.

Otro muy buen ejemplo de cómo un estado protege de manera transversal a su industria, motores, máquinas, etc. Es la legislación que lanzó hace no mucho tiempo el Estado de California, el cual saca todo un compendio de normas para aceites automotrices, para motores industriales incluso llega a hablar de aceites de grado alimenticio bajo el lema

“If it’s obsolete, it shouldn’t be on the shelves,”

(Si es obsoleto entonces no debe estar en los estantes)

Relata específicamente sobre las normas aprobadas y sobretodo hace un hincapié en API como organismo rector para la calidad de los aceites, a ACEA que es el organismo europeo de clasificación de aceites o del fabricante del motor pero bajo la condición que todas estas calificaciones estén activas, es decir sean vigentes. *O sea, si un aceite no cumple con una especificación vigente, la venta es prohibida.*

Acá desaparece los términos que generalmente escuchamos para autos o motores antiguos donde los dueños o técnicos quieren usar aceites también antiguos o en este caso obsoletos, ya que los nuevos aceites deberían cubrir de este momento para atrás todos los requerimientos y superar mucho más los indicadores antiguos.

Entre los antecedentes se tiene que la legislación de ese estado ha hecho un trabajo en conjunto con los técnicos de las diferentes entidades como API para tener todo el respaldo y apoyo en hacer cumplir estas normas.

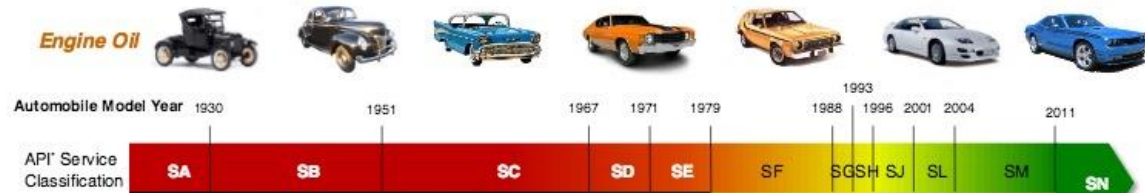
El gobierno espera con esto un significativo ahorro para el estado en conjunto y también espera una proyección industrial y cuidado medio ambiental que nunca se vio en su historia.

Al lector recomendamos pueda remitirse a la dirección que copiamos primero para poder analizar un resumen de este compendio de leyes que emite la revista *Lube Report* (http://www.lubesngreases.com/lubereport/16_9/legal/-10101-1.html?ET=lubesngreases:e548:18587a:&st=email) y luego dentro el artículo hacia el final encontrarán un link que lleva directamente al sitio de la cámara legislativa del estado de California.(http://leginfo.legislature.ca.gov:80/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB808)

Las necesidades

La próxima cuadro identifica el nivel mínimo (por clasificación API) que debe tener el aceite de acuerdo al año de producción. Debemos notar con mucha precaución que esto es lo mínimo, no lo recomendado. Los aceites API SF (que ya no pueden ser certificados por obsoletos) fueron fabricados para los motores de los años anteriores a 1988. No consideran los diseños de motores de los años 90 o posteriores.

Y debemos tomar otros factores en consideración si queremos comprar un aceite para un auto de los años 50, donde la tabla indica API SC hasta el año 1957. Muchas marcas recomendaba API SC (el más moderno que había) y el uso de un aditivo para mejorarlo.



Aceites certificados

En general, los aceites con certificación API casi nunca salen mal en estas pruebas. Son más de 500 empresas en 50 países que tienen registrados y certificados más de 8000 aceites para motores. Aquí podemos ver una marca que perdió su licencia hace poco tiempo atrás por no cumplir con su receta.



Resumen

Este boletín debería servir como alerta para los gobiernos de nuestros países. Las cosas que circulan y que cruzan las fronteras de nuestros países son peores de las que reportan en los EEUU.

Si esas marcas hubieran exportado esos productos, habría gente aquí que los comprarían solo por ser “Made in USA” o por el precio. La fiscalización aquí es solo burocrática y no hubiera detectado nada de eso. Es hora que nuestros gobiernos obliguen a las empresas a fabricar o importar productos certificados y fiscalizarlos en las tiendas y lubricentros, documentando con fotos los envases y las condiciones donde se compraron.

Nosotros periódicamente analizamos productos de diferentes marcas y nos asustamos con los resultados. Pero por las leyes locales, tenemos que comer estos resultados, sin publicarlos.

Es hora de convertir la burocracia a la práctica de control de mercado. Es hora de permitir la publicación de datos específicos y dedicar las actividades y presupuestos del gobierno a la protección del consumidor.

Mientras tanto, cada consumidor debería educarse y no creer todo lo que ve en las etiquetas o recomienda un cambiador de aceite. Nuestros autos valen demasiado para poner en juego su vida útil.

Es preocupante que esto continúe. El dinero fácil es tentador para mucha gente. Dos años atrás tocamos el tema en el [boletín 126](#).

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.