

## “Lo probé, pero no funcionó”

Por Richard Widman

*Frecuentemente cuando tratamos de implementar nuevos procedimientos o productos nuevos en mantenimiento escuchamos “lo probé, pero no funcionó”, “esto es para empresas grandes”, eso es para los EEUU, etc. Normalmente estas excusas son dadas sin mayor explicación ni razones. Raramente escuchamos argumentos por qué no funcionó, en que circunstancias no funcionó, o qué pasó cuando lo probó. Peor, raramente tomamos el tiempo para cuestionarles y buscar la razón real detrás de **su percepción**.*

*Este es el Boletín #44 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en [www.widman.biz](http://www.widman.biz)*

Unos días atrás mientras visitaba un taller de equipo pesado, el mecánico, hablando de un buen aceite, me dijo “una vez lo probé, pero no funcionó”. Le pregunté que quería decir con eso, y me contestó que “dio lo mismo”. Lo malo es que **no es la primera vez** que escucho esto de buenos aceites, de alinear o balancear las llantas, de afinar el motor, de usar el torquímetro para armar el motor y mucho más. Muchas veces dicen que el procedimiento o producto recomendado en el manual del fabricante no funciona o no es necesario.

La pregunta es ¿por qué? Si un procedimiento o producto funciona para la mayoría de los usuarios o mecánicos, **¿por qué no funciona para nosotros?** Si el fabricante recomienda algo para garantizar su equipo, **¿por qué no admitimos que no lo entendemos o que algo más está mal antes de descartar la recomendación?** **¿Por qué no pedimos ayuda para implementarlo correctamente y recibir los beneficios?**

### Llantas

Si miramos algo tan sencillo como el alineamiento de llantas del vehículo, no puedo contar las veces que me dijeron que no es necesario, que simplemente se da la vuelta a la llanta para que se gaste al otro lado. Esta gente no entiende que una llanta inclinada o arrastrándose en ángulo incorrecto está gastándose mucho más rápido que una que está alineada. Contestan que igual dura dos años, o algo así, sin relacionar con los kilómetros recorridos en ese tiempo, sin pensar en cuantos kilómetros podría durar. No toman en cuenta que la llanta mal alineada no proporciona el mismo control del auto, arriesgando la vida de los ocupantes.

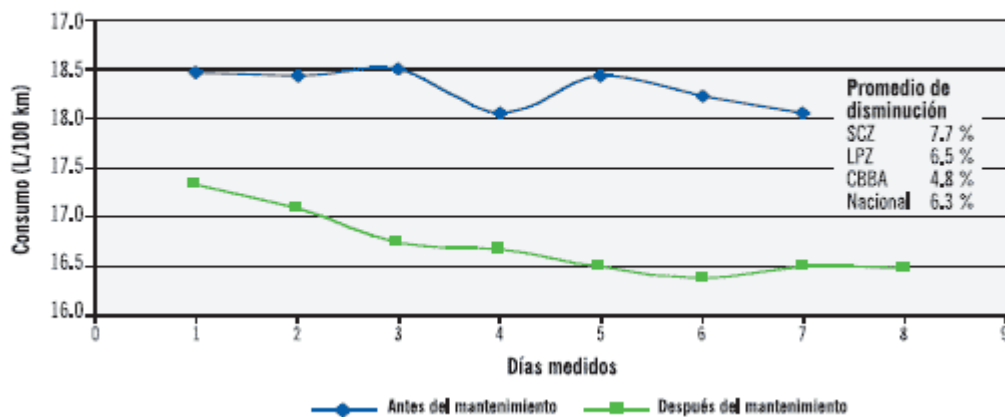


No importa la calidad de las llantas que compramos, no tendremos una vida larga de ninguna marca si no las instalamos correctamente, incluyendo alineamiento y balanceo.

### Afinado del motor

En Bolivia, hace varios años que Swiss Contact demuestra en sus programas de aire limpio el beneficio de afinar el motor de acuerdo a las recomendaciones del fabricante. Estos beneficios son tanto para el dueño del vehículo como para el medio ambiente, pero cada año las encuestas muestran resultados similares. Mostramos aquí el beneficio económico al afinar el motor.

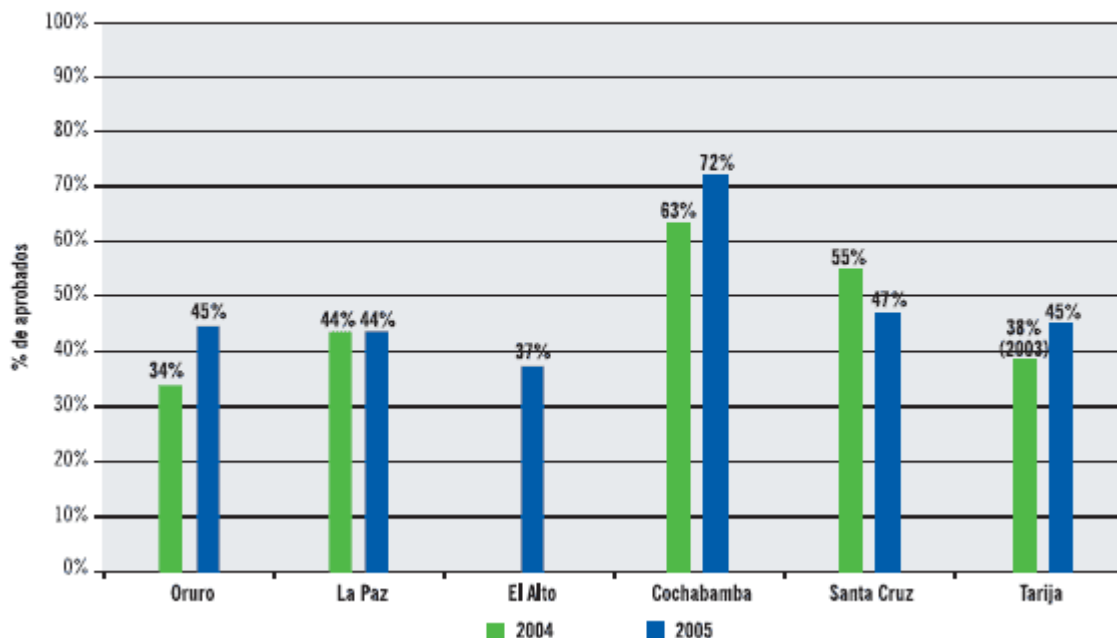
Gráfico 18 | Relación de consumo de combustible - caso Santa Cruz



Si miramos un solo vehículo, operando 20,000 kilómetros por año con un promedio inicial de 18.5 litros de combustible por 100 kilómetros, usamos 3700 litros por año, a un costo de \$1730. Una reducción de 6.3% (promedio nacional) nos da un ahorro de \$109. El afinado del motor cuesta mucho menos. No queremos descontar el valor agregado al medio ambiente y nuestra salud por mantener la combustión de acuerdo a las recomendaciones.

Pero aquí vemos los resultados reales en el país. ¿Será que es el único país con estos problemas?

Gráfico 6 | Aprobados totales por ciudad en los años 2004 y 2005



Si el programa de mantenimiento del vehículo recomienda estos ajustes y la doctrina del mantenimiento proactivo los recomienda por programa preventivo y por correcciones de síntomas, ¿por qué no lo hacemos?, ¿Por qué insistimos que no funciona para nosotros? Si no tenemos buenos resultados, seguramente no lo hicimos correctamente.

## Aceite

Cuando “**no funciona**”, ¿Por qué?, ¿Cómo?, ¿Continua la merma?, ¿Continúan altas temperaturas?, ¿Continua desgaste?, ¿Cuál es el problema que continua?, etc.

No podemos esperar que un buen aceite repare el daño hecho por un aceite malo, ni que compense el desgaste causado por filtros de aire sopladados o mal colocados. No podemos esperar que el aceite compense la mala refrigeración de un radiador entupido con barro e insectos. Ningún aceite puede funcionar bien en un motor sin termostato. Aunque un aceite API grupo II puede compensar por más acumulación de hollín que un aceite común, no puede corregir el problema del caudal de la bomba o el punto de inyección del diesel.

Si usamos una viscosidad **incorrecta**, aunque sea de un aceite de buena calidad, no podemos esperar buenos resultados. La percepción de un problema con el aceite no quiere decir que existe un problema. Hay que verlo en detalle y ver las características específicas.

**Viscosidad:** Observamos en el boletín 41 que la mayoría de los autos y camionetas de los últimos 10 años deberían estar lubricados con aceite SAE 10W-30 o SAE 5W-30. Cuando el mecánico dice que no funciona, o que es muy delgado, ¿Con qué autoridad? ¿Por qué creemos que el mecánico sabe más que el fabricante?

Si se comprobaría el aceite correcto en cada motor, se debería evaluar ¿cuál fue el resultado? Si hubo algún problema, ¿qué hizo para comprobar que el aceite era el problema y no otra cosa? El primer paso en el buen mantenimiento es comprobar que todo lo que hacemos es lo correcto. Si empezamos con algo incorrecto y tratamos de compensar cambiando otras cosas, nunca llegaremos a un buen resultado.

**Calidad API:** Cuando discutimos el nivel de protección o la clasificación API, por lo increíble que parece, todavía hay mucha gente que piensa que “*aceite es aceite*”, o que tendrán el mismo resultado con aceites de clasificación API SF o SH en lugar de API SL, o API CF-4 en lugar de API CI-4. No toman en cuenta el nivel de aditivos, la protección documentada por los expertos o la recomendación máxima; quedando con la mínima o una recomendación del mecánico que no tiene interés en la vida útil del motor, ***sino que salgas de su taller con el mínimo costo posible que le deja la máxima utilidad posible***. Conocemos muchos mecánicos que venden aceites baratos a casi el precio de buenos productos para quedarse con la diferencia. Inventan explicaciones sin lógica ***para engañar a sus clientes***.

**Calidad del Aceite Básico:** Entendemos que esto es más difícil comprender, ya que el ojo no puede observar cuanto más un buen aceite resiste el cizallamiento en el motor o la absorción de hollín sin degradarse. No puede distinguir el desgaste por cizallamiento en comparación con los buenos aceites por falta de control de la contaminación por tierra y combustible. Esto requiere un poco de estudio y confianza en los expertos. Es por esto que todavía hay mercados para los aceites de motores formulados con aceite básico API Grupo I en Latinoamérica y otros países donde la gente no tiene acceso a los expertos o a su información y creen más en el amigo o mecánico. Es por esto que los fabricantes de aceites que tienen alta capacidad de producción de estos aceites antiguos gastan fortunas en propaganda para convencer al usuario de comprar lo que le cuesta poco producir sin inversiones extras, confundiendo más aun a los clientes.

## Resumen

*La pregunta continua:* ¿Por qué existe una resistencia a cambiar hacia lo que realmente funciona en todas partes?

- El primer concepto de mantenimiento es seguir el procedimiento recomendado por la fábrica.
- El segundo es mantenernos actualizados con los productos y procedimientos nuevos que nos puede ayudar a extender la vida útil y reducir costos de mantenimiento o reposición.
- El concepto comprobado de **benchmarking** nos obliga a encontrar la manera de adoptar los mejores procedimientos que funciona para otros.

Si reconocemos que *tenemos problemas*, tenemos la obligación de volver a estos dos conceptos para revisar, punto por punto, donde nos desviamos.

Si creemos que *no tenemos problemas* con productos o procedimientos actuales, debemos comparar nuestros resultados con otros en forma de *benchmarking* para determinar si nuestros resultados son mejores o peores.

- ¿Obtenemos 500,000 kilómetros de vida útil en el motor de nuestro auto?
- ¿Nuestro equipo pesado pasa 24,000 horas sin desarmar el motor o la caja?
- ¿Las llantas de nuestros autos duran por lo menos 60,000 kilómetros?

Lo más importante en mantenimiento es nunca quedar contento con los resultados actuales, buscando siempre alguien que sepa ayudarnos a buscar los errores o las áreas donde podemos mejorar. Y esto debería ser basado en resultados concretos, análisis de aceites, reportes de expertos, publicaciones de la SAE, el API, etc.

Si cambiamos a lo recomendado y no funciona, debemos averiguar ¿por qué? Debemos consultar al experto, revisar el procedimiento y encontrar nuestro error o las otras fallas que nos impide implementar lo correcto y lo que funciona para la mayoría.

El uso de los mejores productos siempre dará el mejor resultado si lo acompañamos con buenos procedimientos.

*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](http://www.widman.biz)*

Si usted conoce a otra persona que estará interesada en recibir estos boletines, favor responder al [scz@widman.biz](mailto:scz@widman.biz) recibir estos boletines mensualmente, favor responder al [scz@widman.biz](mailto:scz@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 [scz@widman.biz](mailto:scz@widman.biz) no permitiendo que esta altere sus características ni su totalidad.*