

¿Qué Aceite está Utilizando?

Por Richard Widman

El aceite es la sangre de nuestros motores, transmisiones, sistemas hidráulicos, reductores industriales, turbinas y mucho más. Pero ¿cuántas personas saben que aceite (sangre) están colocando en sus máquinas y autos?

Este es el Boletín #91 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en www.widman.biz.

La identificación del problema

Este mes en la feria del auto (FIACRUZ) tuve la oportunidad de preguntar a unas 50 personas *¿Qué aceite está utilizando en su auto?* Una sola persona pudo identificar la viscosidad y clasificación API del aceite que usa. Si el dueño no sabe lo que compra ni sabe lo que requiere, *¿cómo puede esperar que el motor funcione correctamente o que tenga una vida larga sin problemas?*

Después visité una empresa de transporte con decenas de camiones en rutas asfaltadas internacionales. Los mecánicos expresaron que tienen que cambiar aceite a cada 6000 kilómetros por pérdida de viscosidad. Pregunté que aceite está usando y me contestó “Texaco”. Por lo que esa marca tiene varios productos en el mercado, le pregunté *“¿Cuál producto de Texaco?”* Me contestó que no sabe el nombre, pero viene en un tambor amarillo. El no sabía que responder cuando le explique que Texaco no viene en tambores amarillos.

En la misma semana me llegaron los resultados de análisis de aceite usado del laboratorio de varias muestras de aceite de turbina de una empresa local. Varios de esos aceites estaban mezclados con aceite hidráulico y uno con aceite de motor. Si los operarios no saben que aceites van en que equipo, *¿cómo puede esperar la gerencia que sus equipos funcionen sin paradas y reparaciones costosas?*

En otras ocasiones he visitado plantas para ayudarles a bajar las temperaturas de un reductor. Mi primera pregunta es: *“¿Qué aceite tiene?”* A veces conocen la marca, pero raras veces conocen la viscosidad. Si no conocen la viscosidad, *¿cómo hacen mantenimiento? ¿Con qué aceite?* Sabemos que la temperatura sube si el aceite es muy viscoso para el trabajo, y también si es muy delgado. *¿Cómo podemos solucionar un problema si no sabemos donde estamos?*

Soluciones para las industrias

Para las plantas industriales, la solución debería ser fácil, ya que es fácil identificar y marcar cada equipo con el aceite correcto y establecer relaciones permanentes con un proveedor responsable. Su proveedor debería tener instructores profesionales capacitados para enseñar los conceptos de lubricación en cursos de capacitación. Los jefes deberían saber bastante de lubricación para revisar y documentar los cambios y aumentos. El proveedor debería poder ayudar en la simplificación de los aceites y mejorar su desempeño. Tenemos varios boletines publicados en nuestro sitio sobre la selección y simplificación de aceites industriales.

El sector automotriz

Las preguntas más frecuentes que veo en los foros de autos es “*Qué aceite debería poner a mi auto?*” A veces indican la marca del auto, raras veces el año. Las respuestas vienen como avalancha, normalmente recomendando la marca favorita del que responde, sin mencionar la viscosidad ni norma API. **La verdad es que la viscosidad, la norma API y la norma ILSAC son los únicos valores importantes.** Una vez consolidada la lista de los que cumplen con las normas, se puede seleccionar entre marcas o decidir si quiere sintético, semi-sintético, grupo II o si busca sólo precio.

Las opiniones de los foristas son basadas en mitos o “experiencias”. A veces habían usado un 10W-40 de marca “X” con mucha merma, y al cambiar a la marca “Y” compraron 20W-50, que por viscosidad mayor ha reducido la merma. Empiezan a recomendar la marca “Y”, sin tomar en cuenta el cambio real fue de viscosidad, no marca, y que cada marca tiene diferentes viscosidades. Tampoco reconocen que un 20W-50 es demasiado viscoso para la mayoría de los autos fabricados en los últimos 15 años (a no ser que este en mal estado).

Ayer vi un foro donde alguien había hecho una lista de aceites recomendados para motores de autos clásicos con tren de válvulas deslizantes. Se había hecho el trabajo de buscar docenas de marcas en el internet y copiar los comentarios de marketing de los que mencionaban este tren de válvulas o autos clásicos. En muchos casos eran aceites SM que son los que menos protección proveen. Aunque los foros son muy útiles, hay que tener cuidado con lo que lees. Después de todo, sus recomendaciones no valían nada.

Normalmente cuando me consulta que aceite se debe colocar en un motor a diesel, simplemente contesto que entre a la tienda de aceites y pida al vendedor que le muestre todos los aceites que tengan el símbolo API CI-4. Una vez que tenga esos aceites en frente sobre el mostrador, puede decidir si quiere el máximo (sintético) o uno de los otros. Cualquiera de esos es superior a los otros de esa tienda para el motor a diesel.

Lo mismo hago para recomendar un aceite para motor a gasolina, GNC o GLP, especialmente con catalizador de gases: Entre a la tienda y pida que le muestre todos los aceites con el símbolo API SN. No elija aceites que digan CI-4/SN o CH-4/SN. Solamente SN. Cuando se limita la selección a los aceites certificados SN, no puede escoger mal. Es como escoger una buena manzana. Primero separas las manzanas de los duraznos y las peras. Después, mirando solamente manzanas, decides cual manzana te gusta.



Hay dos problemas básicos en el sector automotriz

Primero, el auto no puede quejarse cuando ponemos un aceite que no le va bien. Si abrimos una botella de vino y tomamos un buen sorbo, el cuerpo automáticamente reacciona si el vino resulta ser vinagre. Si tomamos leche vieja, el cuerpo la expulsa. Pero el motor no puede quejarse. Tarda miles de kilómetros para dañarse al punto que se nota su problema. El desgaste y los depósitos de lodo o carbón crecen como diabetes o problemas cardiacos en el ser humano cuando nuestra dieta no es buena.

Basado en esto, mucha gente coloca lo que su amigo dice “no tengo problemas” con tal aceite, o que aparentemente ocultó algún problema en lugar de buscar lo que recomienda la fabrica del auto.

El **segundo** problema que tienen los dueños de autos es que son bombardeados por publicidad de marca, carreras de autos, personalidades, etc. Muy raros son los anuncios que dicen:

“Compre nuestro aceite por que cumple con las normas ILSAC GF-5 y API SN, garantizando la máxima protección para motores a gasolina o gas y recomendado por especificación por todas las marcas Japonesas y Norteamericanas.” Más raro todavía es que muestran los símbolos de aprobación en la etiqueta para garantizar su cumplimiento con esas normas.

Resumen

La selección del aceite correcto que dará el mínimo de desgaste, el mínimo de problemas y el máximo de vida útil o valor cuando decidimos vender el vehículo es simple:

Si el motor es diesel o el auto es un clásico a gasolina, con tren de válvulas deslizantes, solamente tienen que buscar el símbolo (donut) de API donde indica CI-4. (O CJ-4 para los nuevos motores a diesel con sistemas de tratamiento de gases y combustible básicamente libre de azufre).



Si el motor es a gasolina, GLP o GNC, busque un aceite que tenga el símbolo del API SN con la certificación ILSAC en la estrella del API. No se deje confundir con aceites que incluyen una clasificación de diesel.



Una vez que hayan seleccionado por certificación API, pueden seleccionar la viscosidad correcta, que hoy en día para motores a gasolina, GNC o GLP será entre 5W-20, 5W-30, 10W-30 o 10W-40. Para motores a diesel estará seleccionando entre 5W-30, 10W-30 o 15W-40.

La viscosidad 20W-50 es para autos entre 15 ó 20 años con alto desgaste. La viscosidad 25W-60 solamente podría ser usada en motores muy descuidados y desgastados, causando mayores daños mientras evita un poco de humo. Estos aceites son muy dañinos, vendidos a gente que no entiende de mecánica.

Buscar aceite por especificación es crítico para el rendimiento del auto o equipo. Si la tienda o lubricentro no tiene productos con estos símbolos y especificaciones, busque otra. Eso indica que no se preocupan de productos y servicios de calidad, ni la economía de sus clientes.

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 scz@widman.biz Si no quiere recibir estos boletines mensualmente, puede escribir a 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 no permitiendo que esta altere sus características ni su totalidad.