

CONSECUENCIAS DE UNA PRESCRIPCIÓN INCORRECTA

Desde el año 2000, muchos fabricantes de automóviles tienen homologaciones propias para sus motores. Los motores han evolucionado tanto en los últimos cinco años que ahora no solo una viscosidad indicada es suficiente para evitar desperfectos, sino que debemos añadir las homologaciones o especificaciones de cada fabricante, en otras palabras, las teorías de antaño de que “**el mismo lubricante aplica para cualquier coche debemos dejarlas en el olvido**”, ya que dependiendo del diseño de cada motor así será la viscosidad, especificaciones y/o homologaciones requeridas en los lubricantes.

Los errores de recomendación, ya sea por desconocimiento o por desidia, pueden provocar averías mecánicas muy graves.

Hemos visto como la tendencia de todos los constructores de vehículos es a la utilización de aceites de menor viscosidad, pero muchos propietarios de vehículos y mecánicos tienen la errónea idea que con solo cumplir con la viscosidad el problema ha sido solucionado. La verdad es que hoy en día se tiene que tomar en cuenta muchos factores para la elección del lubricante idóneo para cada vehículo, estos factores van desde la viscosidad, homologaciones, especificaciones, calidad y procedencia del aceite (País de Fabricación y envasado).

Ante la típica respuesta de muchos mecánicos o talleres “estos coches aquí no vienen” ó “ese tipo de coches solamente lo llevan al concesionario”, conviene saber que se pronostica que en el año 2006, la mayoría de vehículos que incorporan estas homologaciones, una vez agotado el período de garantía comenzarán a llegar de forma masiva al mercado de los talleres independientes.

Como es de esperar, y ante la desidia o falta de información por parte de algunos profesionales de la mecánica, muchos coches comenzarán a fallar justo al finalizar sus períodos de garantía, cuando sus propietarios decidan comenzar a llevarlos al mantenimiento rutinario a los talleres independientes. Es por esto la necesidad de iniciar una campaña de información dirigida, tanto a los propietarios de los coches como a los mecánicos y gerentes de los talleres independientes, con el fin de “**PREVENIRLOS**” sobre los inevitables e inminentes fallos mecánicos que ocurrirán al utilizar los lubricantes incorrectos (viscosidades, homologaciones, falta de calidad, etc...) en los vehículos de reciente fabricación.

Con el fin de ayudar a evitar los errores de “PRESCRIPCIÓN” en los lubricantes es que, **MOTUL** pone a su disposición las siguientes guías con las cuales usted podrá evaluar y distinguir con mayor precisión los efectos que tendrán cada marca de vehículo al utilizar un lubricante incorrecto.

GRUPO BMW

Dado que esta marca apuesta por el mantenimiento del tipo “**service**” (se enciende la luz de servicio en el tablero del vehículo), solo se pueden utilizar productos que cumplan las homologaciones de **BMW** las cuales son:

- **LL-98:** Es para modelos **BMW** hasta febrero 2000 Gasolina o Diesel ([Motul 8100 X-cess 5W-40](#))
- **LL-01** Es para modelos **BMW** a partir de febrero 2000 de Gasolina o Diesel ([Motul Specific LL-01 5W-30](#) ó [Motul Specific LL-01 0W-30](#))
- **LL-04** Esta Homologación aplica para la nueva generación de vehículos **BMW y MINI** equipados con filtro de partículas **DPF (Diesel Particulate Filters)**, motores que responden a las especificaciones “**EURO IV**” (**M43CNG, M47/TU2, M57TU, M57TOP, M57TU2, M67TU,.....**) exigiendo lubricantes “**Low Saps**” con bajo contenido en azufre (<0,2%), fósforo (<0,08%) y cenizas sulfatadas (<0,8%). **ADEVERTENCIA:** La homologación **LL-04** está recomendado “**UNICAMENTE**” en los países de la **Comunidad Europea, Suiza, Noruega y Liechtenstein** ya que es **imperante** la utilización de combustibles Diesel de alta calidad y bajo contenido de azufre. En estos territorios, [Motul Specific BMW LL-04](#) puede sustituir las recomendaciones **BMW LL-01, LL-01FE ó LL-98, exceptuando los motores de M3, M5 y MINI Diesel**, para los que conviene revisar las exigencias particulares de **BMW**.

En los vehículos **BMW** la luz del tablero “**Service**” se enciende por litros de combustible consumido (impulsos de la bomba de inyección) por lo que al utilizar un lubricante de inferiores prestaciones la luz del tablero “**Service**” se encenderá en el mismo número de litros de combustible consumido que si se montara un aceite homologado, pero con el perjuicio para el motor a nivel de desgastes (pérdida de viscosidad) que el lubricante NO homologado; así como la disminución de vida de los caudalímetros y las válvulas EGR.

En caso de utilizar en un **BMW** posterior a Febrero del 2000 un producto con homologación **LL-98** si existe algo de consumo de aceite puede provocar la avería de la sonda lambda, teniendo ésta que ser sustituida.

GRUPO VW (Volkswagen, Audi, Skoda)

La utilización de productos que no incorporen la homologación **505.01 (15,000 Kms. ó 1 año)** y la **506.01 (50,000 Kms. ó 2 años, mantenimiento flexible)**, en motores de sistema de alimentación por inyección-bomba, provoca un desgaste del árbol de levas y del rodamiento del balancín de empuje del inyector que comporta una disminución del rendimiento del motor y llegando a reparaciones con coste que pueden exceder los \$3,500 USD.

El caudalímetro y la válvula EGR se ven afectados por los vapores de aceite de los lubricantes que no cumplen esa norma específica.

NORMAS SPECIFIC 505.01 y SPECIFIC 503.00 - 506.00 - 506.01.

La homologación **503.00** ([Motul Specific 506.01-506.00-503.00 0W-30](#)) es para motores de **Gasolina** con mantenimiento “Long Life” flexible y la **506.00** ([Motul Specific 506.01-506.00-503.00 0W-30](#)) es para motores “Diesel normales” sin inyector bomba” y mantenimiento Long Life flexible.

Los motores mas potentes de la marca **AUDI (TT 225 cv., los S3, S4, S6 y S8)**, debido a su alta temperatura de trabajo (20º mayor que un coche normal), necesitan un producto que cumpla la homologación **503.01** ([Motul 8100 E-tech 0W-40](#)), que a pesar de que la viscosidad a temperatura de trabajo (40) aparentemente sea similar al [8100 X-cess 5W-40](#), la estabilidad de su viscosidad a altas temperaturas, gracias a la base de ésteres con la que está formulado, hace que el [Motul 8100 E-tech 0W-40](#) sea el único producto homologado por **AUDI** para este tipo de motores.

GRUPO FORD

Dadas las peculiaridades de los motores **FORD** (picado en frío de taqués y un consumo alto de aceite) es altamente recomendable a todos los **FORD** Gasolina o Diesel de año de fabricación 2000 o posterior utilizar las homologaciones **913A / 913B** ([Motul Specific Ford 913B](#)).

La capacidad de detergencia en estos lubricantes se ha tenido especialmente en cuenta.

[Motul Specific Ford 913B](#) se ha desarrollado con una capacidad de estabilización de viscosidad alta para mantener la presión constante incluso a altas temperaturas de trabajo.

GRUPO OPEL GM

Los nuevos motores **OPEL GM** a partir de **Vectra-C** exigen **homologaciones de GM**, son del tipo “service”, para estos vehículos recomendamos la utilización de [MOTUL SPECIFIC LL-A/B-025](#).

En vehículos **OPEL** la luz del tablero “Service” se enciende por litros de combustible consumido, por lo que cuando se utiliza un lubricante de inferiores prestaciones y dudosa calidad la luz del tablero “Service” se encenderá en la misma cantidad de combustible consumido que si se utilizara un lubricante homologado, pero con el perjuicio para el motor a nivel de desgastes (siendo la pérdida de viscosidad uno de los factores mas incidentes).

GRUPOS JAPONESES

Los fabricantes Japoneses (Toyota, Nissan, Honda y Mazda), dado su buen ajuste de motor, preconizan aceites de baja viscosidad, eje.: 0W-30, 5W-30, 10W-30. Lubricantes “Long Life” ([Motul 8100 E-tech 0W-30](#), [Motul 8100 Eco-nergy 5W-30](#), [Motul 4000 Motion 10W-30](#)).

Una viscosidad no adecuada puede provocar un elevado picado de taqués en frío y un exceso de las presiones internas del motor en caliente, provocando una caída de viscosidad y un elevado consumo de aceite. Es imperante el hacer énfasis en que “una viscosidad elevada no significa directamente un descenso en el consumo del aceite” por lo que es imperante el regirse por las viscosidades indicadas por los fabricantes; tomando en cuenta la tendencia de los fabricantes de vehículos a “bajar” las viscosidades en los motores modernos, ya que una menor viscosidad (Eje: 5W-30, 10W-30) conlleva a un ahorro de combustible, en otras palabras los aceites llamados “Fuel Economy” ó Ahorradores de Combustible.

GRUPO MERCEDES BENZ

- La homologación **229.3** aplica para los motores de mantenimiento fijo ([Motul 8100 E-tech 0W40](#), [Motul 8100 X-cess 5W-40](#))
- Para los motores con mantenimiento “flexibles” se recomienda la homologación **229.5**. ([Motul Specific MB 229.5 5W-30](#)). En los mantenimientos “flexibles” de **MERCEDES BENZ** se obliga a que el lubricante tenga una estabilización de la viscosidad óptima a lo largo de todo el servicio. Una mala lubricación provoca desgastes excesivos en las partes del motor desarrolladas con aleaciones blandas.
- La homologación **229.31** ([Motul Specific MB 229.31 5W-40](#)) es para los motores que deban cumplir con la norma **EURO IV** debido a los catalizadores selectivos que montan estos motores.

GRUPO RENAULT

El grupo **Renault** No tiene homologaciones propias (de momento), se rigen por las normas [ACEA](#) y recomiendan para mantenimiento “Long Life” un lubricante con las normas [ACEA A3/B3/B4](#). ([Motul 8100 X-cess 5W-40](#), [Motul 8100 E-tech 0W-40](#)).

La utilización de un lubricante que no esté recomendado como “Long Life” puede provocar la rotura de la válvula EGR.

GRUPO PSA (Peugeot, Citroën)

Al igual que Renault, el Grupo **PSA (Peugeot – Citroën)** no tiene homologaciones propias y se rigen por las normas [ACEA](#).

Tanto **Peugeot** como **Citroën** recomiendan aceites 100% sintéticos para los motores mas modernos y dependiendo del fabricante del motor diferentes tipos de viscosidad ([Motul 8100 E-tech 0W-40](#), [Motul 8100 Eco-nergy 5W-30](#), [Motul 8100 X-cess 5W-40](#))

GRUPO FIAT

El grupo **FIAT** se rige por las normas [ACEA](#), recomendando para sus motores más modernos lubricantes 100% Sintéticos con grados 5W-40. ([Motul 8100 X-cess 5W-40](#))