VERDADES DE LAS GASOLINAS

Las nuevas gasolinas premium no solo son de mejor calidad, protegen los motores y son más amigables con el medio ambiente.

REDACCIÓN VEHÍCULOS 03:43 P. M. 30 DE JULIO DEL 2021

Gasolina, lo que le puede pasar en cuarentena

La semana pasada les contamos acerca de las características y beneficios de las nuevas gasolinas premium GT98 de Terpel y G-Prix de Primax. **La llegada de estos productos ha generado varias inquietudes entre nuestros lectores** sobre la calidad y las propiedades de la gasolina que se vende en Colombia.

Para dar respuesta y despejar dudas, **EL TIEMPO consultó con directivos de *Ecopetrol*, Primax y Terpel**. Esto fue lo que nos dijeron José Carlos Barreto, vicepresidente de Operaciones de Terpel; Luis Guillermo Aristizábal y Sandra Ballén, gerentes de Desarrollo de Refinación y de Productos Químicos de *Ecopetrol*, respectivamente; y Javier Rodríguez Casas, especialista de Mercadeo en Primax.

RELACIONADAS
- GT98 VERSUS G-PRIX, LA GUERRA DE LAS GASOLINAS PREMIUM
- ¿QUÉ HACEN CON LA PLATA DE LA SOBRETASA A LOS COMBUSTIBLES?
- AVANCE: GASOLINA DE ¡98 OCTANOS! EN COLOMBIA

GASOLINA. FOTO: 123RF

¿Qué tan buena es la gasolina colombiana?
En este momento, luego de un ajuste obligatorio decretado por los Ministerios de Minas y Medio Ambiente en abril pasado, las gasolinas colombianas están en el estándar internacional y algo mejor. La parte esencial de la norma exigió reducir el azufre de 300 a 100 partículas por millón (PPM) y se están entregando la extra y la corriente con 50 a 80 PPM.

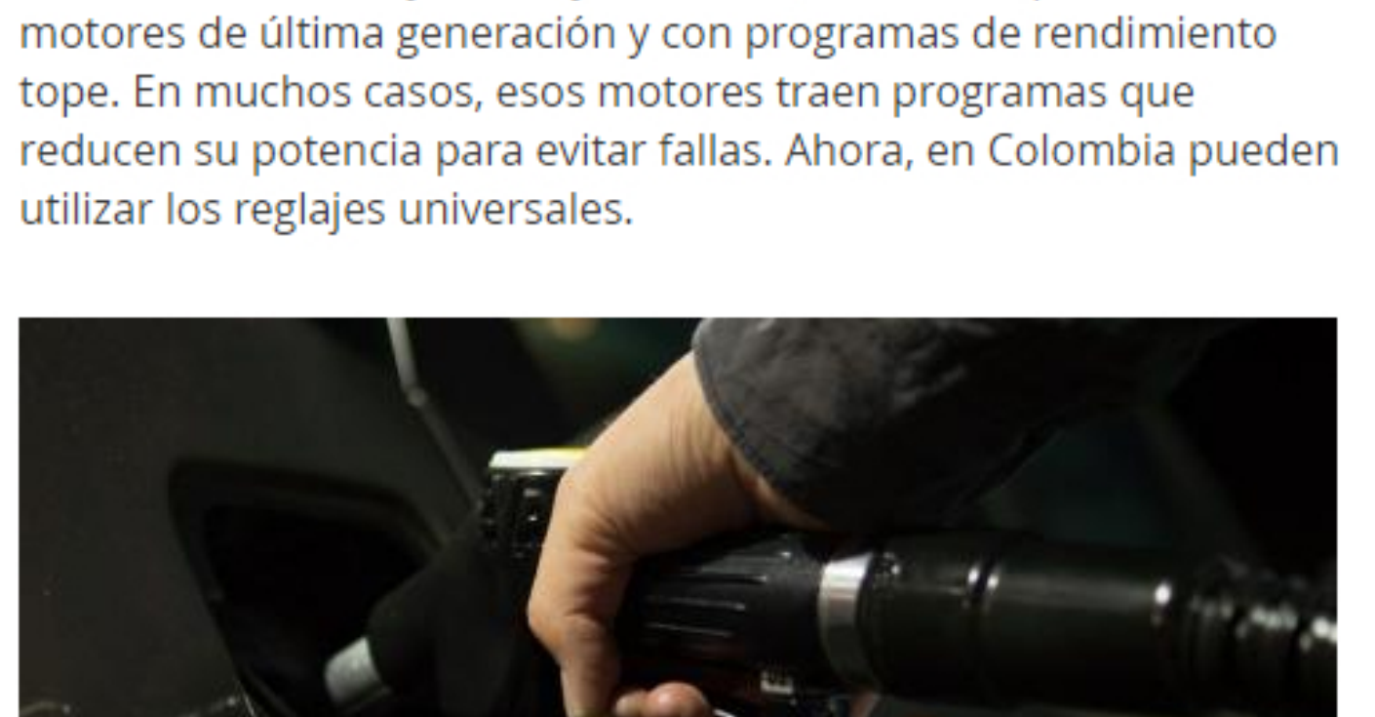
¿De dónde nos llega la gasolina?
La producen exclusivamente para todas las estaciones del país las refinerías de *Ecopetrol* en Barranca (80 por ciento) y Cartagena (20 por ciento. Dependiendo de los suministros y consumos, ocasionalmente se importan gasolinas del Golfo de México que se mezclan con la local, después de los debidos chequeos de conformidad y calidad. Nunca se venden separadamente.

¿Cómo se distribuye?
Toda la gasolina y otros combustibles viajan por las dos líneas de poliductos a los principales centros de acopio cercanos a las ciudades de mayores consumos. Allí, cada distribuidor tiene la obligación de agregarle el 10 por ciento de etanol a la extra y la corriente y tiene luego la libertad de ponerles sus propios aditivos diferenciadores.

¿Ese agregado de etanol es consistente?
Es obligatorio. Cambia por razones de suministro y de problemas de movilidad como ha sido el caso de estos bloqueos cuando bajó al 4 por ciento. Ahora está en un 7 por ciento y va a subir al 10 por ciento apenas se normalicen las cosas.

¿El etanol sube el octanaje?
Directamente entre el 1.2 y 1.5 por ciento, por simple regla de tres. O sea, la corriente sale con 84 octanos (RON) y con el etanol al 10 por ciento sube a 85 u 85.5. La extra sale de las refinerías con 93 y sube a 95/96 y eso es lo que el público recibe en todas redes. Dependiendo del crudo del momento y otras variables, puede subir en ocasiones hasta 98 octanos si la base mejora. Esto es equivalente a cualquiera de las gasolinas de alto performance internacionales.

¿Cuáles son sus ventajas reales?
El menor contenido de azufre es un gran beneficio ambiental y con los nuevos aditivos y octanajes básicos, las marcas pueden traer motores de última generación y con programas de rendimiento tope. En muchos casos, esos motores traen programas que reducen su potencia para evitar fallas. Ahora, en Colombia pueden utilizar los reglajes universales.



¿Cuáles son las diferencias que están ofreciendo en estos días con gran bombo Terpel y Primax en sus gasolinas extra?
Todas esas gasolinas parten de la misma base de *Ecopetrol* y dan los octanajes promedio citados. Esas marcas están agregando aditivos de su propia formulación para mejorarlas aún más. Hay que citar la Techron de Texaco que también se ofrece con diferencias desde hace mucho tiempo en el país y tiene una delantera con esa política

¿Al final son iguales?
No. La gasolina G-Prix de Primax no ofrece octanaje diferente al de la generalidad y por eso su comunicado dice "hasta 98 octanos", cifra que coincide con los picos y variables de *Ecopetrol*. Pero su producto tiene un paquete de aditivos y detergentes que evita los depósitos en los cuellos de las válvulas que reducen la aspiración del motor y por ende evita la caída de rendimiento con el kilometraje. También descontamina los inyectores y los protege, muy especialmente los de inyección directa que van en las cámaras. También garantiza, según prueba de sus laboratorios y la certificación Top Tier, una baja importante en emisiones de CO2 hasta del 80 por ciento y un 40 por ciento y de NO2. Es una política mucho más enfocada hacia el medio ambiente.

¿La GT98 Terpel?
A diferencia de la anterior, Terpel sí usa aditivos y alquilatos que mejoran el octanaje y los agrega para garantizar los 98 octanos, cuando las bases de *Ecopetrol* bajan o no dan este tope con el etanol. Su aplicación no mejora directamente el rendimiento de un motor, salvo que este trabaje con un programa limitado por el octanaje inferior y en ese caso aumentará la potencia, pero la norma no es universal. Pero sí ofrece mejoras en emisiones porque es mejor su combustión y también evita depósitos y formaciones nocivas.

¿Esas variantes las hace cada marca por su cuenta y por qué aparecen ahora?
Cada marca, partiendo de que son empresas de alta tecnología y responsabilidad que se ha apoyado en laboratorios internacionales para estudios y certificaciones hechos durante mucho tiempo previo. No son revueltos caprichosos. El 'octanaje' del mercadeo se ha alborotado pues proviene de la competencia que sostienen los grupos Copec, chileno, dueño de Terpel y Romero de Perú, dueño de Primax, que compró las estaciones de Mobil y ya ofrecen estas gasolinas en los países donde operan.

¿En qué queda la de Techron de Texaco?
En los mismos niveles de las gasolinas que se venden en todo el país, con excepción de las de Primax y Terpel, pero con su paquete de aditivos diferenciador que se enfoca en la limpieza de todas las zonas por donde transita la gasolina.

¿O sea, el octanaje para el resto de la red nacional es más bajo?
Solamente es más bajo en algunos puntos variables con respecto a la Terpel que sí agrega de manera permanente componentes para mantener los 98 octanos a boca de manguera. Pero en toda la cadena, le entregarán 85 a 85,5 en la corriente y hasta 95 a 96 en la extra, lo cual es perfectamente viable para todo tipo de motores.

TERPEL GT98

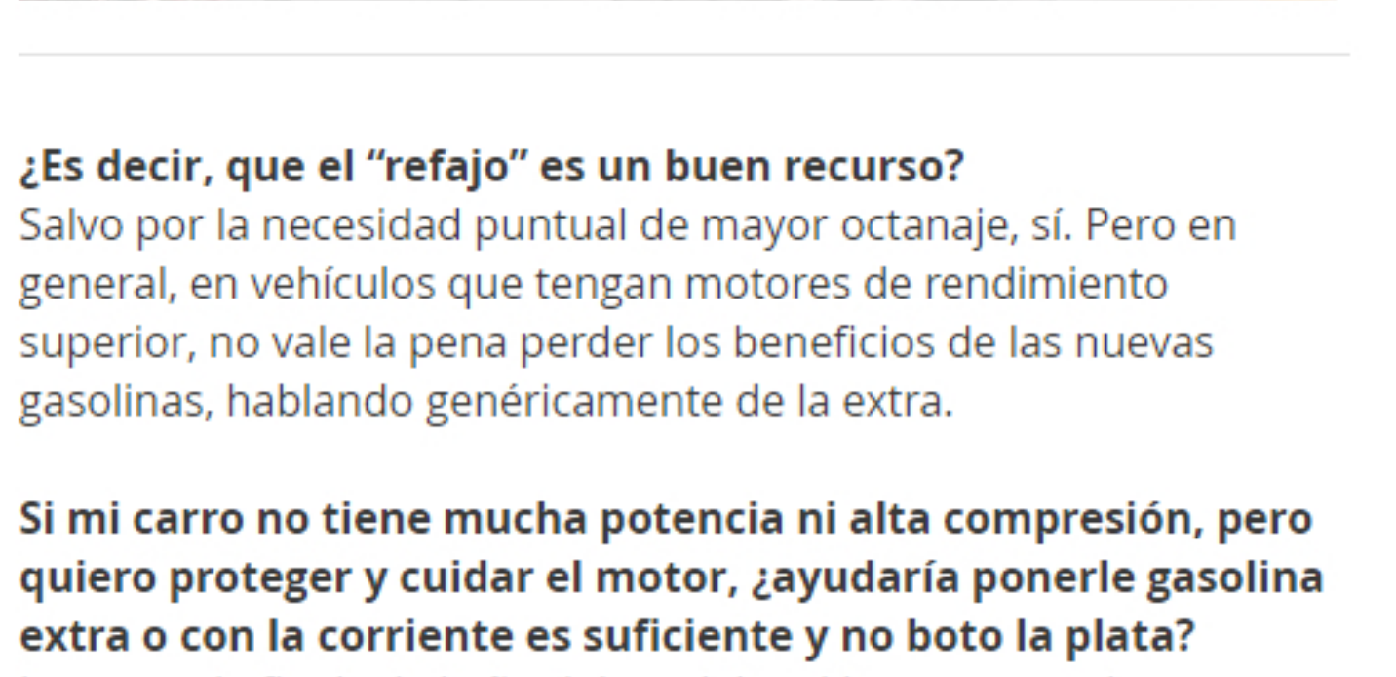
¿Hay que hacer ajustes en los motores para que asuman los programas compatibles con esas gasolinas nuevas?
Usualmente, los computadores se encargan de esa tarea pero en muchos casos habrá que acudir la reprogramación en los concesionarios, si existe la opción de hacerlo. También hay lugares donde hacen estas recalibraciones de los programas modificando la información de los chips residentes de los cerebros de los motores de los carros.

¿Cuál sería el impacto de usar GT98 o G-Prix en un Chevrolet Spark y un Porsche?
Difícil de evaluarlo sin pruebas de campo concretas. Es muy variable la situación técnica de cada motor y podría ser al revés en varios casos. Lo cierto es que los motores de alta relación de compresión o con tuborcargadores pueden mejorar más que los atmosféricos, y en general, todos pueden tener algunas mejoras de emisiones y rendimiento aunque estos combustibles nuevos aplican más a motores modernos, que no son necesariamente los que están atornillados en lo que ahora suelen llamar equivocadamente "alta gama". Porque no siempre el precio o tamaño de un vehículo van a la par con su tecnología.

¿Esas bondades se pueden apreciar en motores viejos o con bastantes kilómetros?
El mayor octanaje aplica de manera preventiva universal a motores de cualquier edad pues se reducen las posibilidades de pistoneo pero en la mayoría de los casos este problema se debe a mala puesta a punto del motor o mal manejo. En cuanto a limpieza, cuando un motor tiene mucho recorrido y se ha podido contaminar en la zona de las válvulas, esta costra suele ser irreversible sin desarmarlo. Puede ser que algo remuevan los aditivos adicionales, pero no lo lograrán del todo.

¿Cómo sabe el usuario que le están vendiendo gasolina de 98 octanos?
Por supuesto, ahora cada marca está diferenciando sus productos y hay que hacer fe de su ética y probidad. Las dos gasolinas nuevas ya no venden la extra normal. La Terpel tiene un colorante azul para distinguirla, cuya tonalidad es controlada por las inspecciones de la marca para evitar dilución con otras gasolinas. Ese color en nada afecta el rendimiento, es pura cuestión "estética".

Si el tema es poner aditivos, ¿sirven los que venden en las bombas?
No tiene sentido que esto exista y que al lado de una gasolina (o aceites) de última tecnología certificada, ofrezcan aditivos accesorios que indicarían que la propia estación no tiene confianza en el producto que expende. Lo hacen por un puro rendimiento económico, no técnico. El mejor aditivo para gasolinas es mezclar con la categoría superior porque son compatibles 100 por ciento y su aumento de octanaje se da por simple proporción en los galones que se pongan aunque se diluyen las ventajas adicionales de la gasolina superior que van más allá del octanaje y quizás sean más importantes.



¿Es decir, que el "refajo" es un buen recurso?
Salvo por la necesidad puntual de mayor octanaje, sí. Pero en general, en vehículos que tengan motores de rendimiento superior, no vale la pena perder los beneficios de las nuevas gasolinas, hablando genéricamente de la extra.

Si mi carro no tiene mucha potencia ni alta compresión, pero quiero proteger y cuidar el motor, ¿ayudaría ponerle gasolina extra o con la corriente es suficiente y no boto la plata?
La potencia final, ni el año del modelo, ni la marca son los indicadores para escoger la gasolina. Esa decisión viene dada por diseño del motor, su relación de compresión, si es sobre alimentado, etc. Solo si está en ese nivel de requisitos hay que usar extra, o más. Pero hoy, con la electrónica que maneja de manera inteligente la gestión de mezcla y tiempo de chispa de los motores, la tendencia es formular el uso de gasolina corriente como se ha visto en motores recientes con turbo o de alta relación de compresión autorizados y promovidos por funcionar con corriente sin problemas. Eso debe garantizarlo, ojalá por escrito el concesionario ya que lo publicitan, y no siempre es confiable, en uno u otro sentido, la recomendación de las vitrinas por parte de los vendedores.

¿Es cierto que todos los motores turbo necesitan extra a cualquier altura?
El aire a presión que entra al motor, proveniente de un turbo o supercargador, aumenta de manera importante la carga en las cámaras. Si el motor no tiene un diseño especial, inyección directa y otras arandelas, el uso de la extra es perentorio si se quiere obtener todo el rendimiento y no exponer la máquina a una ruptura de pistones por detonación o pre encendido interno. Con la altura, al reducir la presión atmosférica bajan el requisito de octanaje y también el rendimiento del motor a razón de un 10% por cada 1000 metros de elevación. Por ello, en Bogotá, muchos motores que requieren extra a nivel del mar, caminan sin problemas ni riesgos.

¿Hay especulación con los precios de las nuevas gasolinas?
El precio de ese combustible extra es libre pero sí hay afectación de la base del precio por el costo de los procesos, aditivos adicionales, etc. para quienes las producen. Cada estación, partiendo del valor al cual compra las gasolinas, es libre de ofrecerlas al valor que considere. No hay precios fijos pues estos dependen del valor de los transportes desde las refinerías a los sitios de acopio y luego a las estaciones y la situación demográfica del expendio.

¿Es muy incidente el consumo de la extra en Colombia?
Para nada. Es apenas un 3% del total. En 2019, en un día, se consumían 130.200 galones de extra contra 4.3 millones de gasolina corriente.

f 0 🐦 0 G+ ✉

GUARDAR / REPORTAR UN ERROR / IMPRIMIR

MÁS NOTICIAS

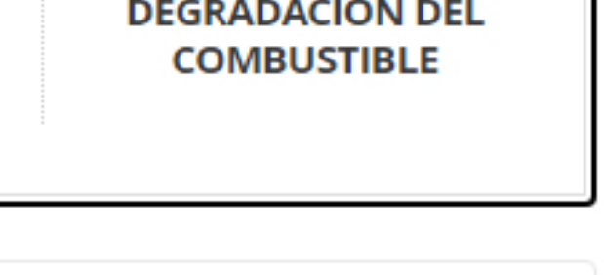
¿POR QUÉ AHORA LOS CARROS NO TIENEN FILTROS DE GASOLINA?

GT98 VERSUS G-PRIX, LA GUERRA DE LAS GASOLINAS PREMIUM

AVANCE: GASOLINA DE ¡98 OCTANOS! EN COLOMBIA

JUEVES DE MECÁNICA: ¿GASOLINA CON ENEMIGOS?

¿POR QUÉ AUMENTÓ EL CONSUMO DE GASOLINA EXTRA?



PRODUCTO COLOMBIANO COMBATE LA DEGRADACIÓN DEL COMBUSTIBLE

TEMAS RELACIONADOS
GASOLINA 98 OCTANOS GASOLINA GASOLINA COLOMBIA

MAS LEÍDOS
1 INFORME: MOTORES HECHOS ENTRE 2010 Y 2019 QUE MÁS QUEMAN ACEITE
2 LLEGÓ LA HORA DE PAGAR EL IMPUESTO DE VEHÍCULOS
3 LISTADO DE LOS CARROS MÁS VENDIDOS EN COLOMBIA PRIMER SEMESTRE
4 ¿MAZDA SE SUBIRÁ AL MUNDO DEL 'ALTO RENDIMIENTO'?
5 TOP 10 DE LOS CARROS MÁS VENDIDOS DEL AÑO

RECOMENDADOS

FUTBOL RED
Con nómina mixta, DIM viajó a New Jersey para

COPYRIGHT © 2021 EL TIEMPO Casa Editorial.
Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.
ELTIEMPO.com todas las noticias principales de Colombia y el Mundo